Mart 2018 / Sayı 145

Amiral Cem Gürdeniz: **Protestan denizciliği...**

YACHT TÜRKİYE



Çift gövdeli motoryatlar
12 power katamaran

Süha Umar yazdı:
EGE ADALARI KİMİN?

Ödüllü oyuncu
ŞENAY GÜRLER
Hayalinde bir yelkenli var...



KAPAK KIZI
Siyah inci
AZIMUT S7
Avrupa'da YILIN YATI seçildi!

SÜPERYAT
Zamansız tasarımlı İtalyan
GIPSY
35 metrelik tekne alüminyumdan üretildi!



KADIN VE DENİZ
Farklı kuşaklardan dört başarılı yelkenci
- Nazlı İmre
- Özlem Akdurak
- Çağla Dönertaş
- Okyanus Arıkan

Fiyatı 13.00 TL (KKTC 16.50 TL)
ISSN 1306-4193
02
9 771306 419001

Seyyale İyon Denizi yolunda
Patras, Mesolongi, Zakintos

YATMARKET EN KAPSAMLI TEKNE ALIM-SATIM REHBERİ


OYUN
BAŞ
LA
SIN


OYUN
BAŞ
LA
SIN

VAKKO







Join
the Happiness

VOYAGE


KA PA773

SUNTECH

yeni nesil dış mekan mimari kapama sistemleri



albayrak.com

Albayrak


MEHMET ŞİMŞEK
T.C. Başbakan Yardımcısı
MURAT ÇETİNKAYA
T.C. Merkez Bankası Başkanı
OSMAN ÇELİK
T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarı
AB KLINK
Hollanda Sağlık ve Spor Eski Bakanı
ABDULLAH KAVUKCU
Simit Sarayı İcra Kurulu Başkanı
AGAH UĞUR
Borusan Holding CEO'su
ALİ SABANCI
Pegasus Airlines Yönetim Kurulu Başkanı
ALİZE DİNÇKÖK EYÜBOĞLU
Akkök Holding Yönetim Kurulu Üyesi
AZİZ TORUN
Torunlar GYO Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdür
BEGÜMHAN DOĞAN FARALYALI
Doğan Holding Yönetim Kurulu Başkanı
BUĞRA KAVUNCU
BASF Türkiye CEO'su
CARL POPE
Inside Straight Strategies Başkanı
CASPER KLYNGE
Silikon Vadisi Danimarka Teknoloji Büyükelçisi
COLMAN DEEGAN
Vodafone Türkiye CEO'su
DANIEL BAHR
Federal Almanya Cumhuriyeti Sağlık Eski Bakanı
DANIEL KOTTKE
IoT Akıllı Evler Girişimcisi ve Apple'ın İlk Çalışanlarından
DAVID HANSON
Hanson Robotic Kurucusu
DR. FEYZULLAH YETGİN
Halk GYO Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Üyesi
DR. DUVVURI SUBBARAO
Hindistan Merkez Bankası Eski Başkanı
EROL BİLECİK
TÜSİAD Yönetim Kurulu Başkanı
GÜLDEN YILMAZ
Koton Yönetim Kurulu Üyesi
HANZADE DOĞAN BOYNER
Hepsiburada Yönetim Kurulu Başkanı
HASAN ASLANOBA
Aslanoba Group Yönetim Kurulu Başkanı
HÜSEYİN İNCEÖZ
Sağlık Yatırımları Genel Müdürü
IRENE YUAN SUN
McKinsey & Company Müdürü
PROF. IVO JOSIPOVIC
Hırvatistan Eski Cumhurbaşkanı
İSMET GERGERLİ
Kredi Garanti Fonu Genel Müdürü
İZZET GARİH
Alarko Holding Yönetim Kurulu Başkanı
JOSÉ DE GREGORIO
Şili Merkez Bankası Eski Başkanı
LEVENT ÇAKIROĞLU
Koç Holding CEO'su
M. RİFAT HİSARCIKLIOĞLU
TOBB Başkanı
MEHMET KUTMAN
Global Yatırım Holding Yönetim Kurulu Başkanı
MUHARREM YILMAZ
Sütaş Yönetim Kurulu Başkanı
ÖZGÜR MARAŞ
Çelik Motor Genel Müdürü
SANİ ŞENER
TAV Havalimanları Holding İcra Kurulu Başkanı
SERRA AKÇAOĞLU
Citibank Türkiye CEO'su
SHEIKA ALANOUD AL-THANI
Katar Finans Merkezi İş Geliştirme Direktörü
SÜLEYMAN SAVAŞ ERDEM
Oyak Grubu CEO'su
TEMEL KOTİL
Türk Havacılık ve Uzay Sanayii Genel Müdürü
THOMAS FREY
DaVinci Enstitüsü Gelecek Bilimcisi
ÜMİT LEBLEBİCİ
TEB Genel Müdürü
ZAUR GAHRAMANOV
SOCAR Türkiye CEO'su

Mart 2006 - SAYI: **1**



Mart 2017 - SAYI: **145**



Yacht Türkiye 12 yaşında...



Eyüp Özel
eozel@doganburda.com

Mart 2006'da "Denizler, tekneler ve gezginler hakkında her şey..." sloganıyla yayın hayatına başlayan dergimiz, geride bıraktığı 144 sayı ile 12 yılını tamamladı. Elinizde tuttuğunuz 145'inci sayısıyla da 13'üncü yılına yelken açıyor...

Her ay zengin içeriğiyle sizlerle buluşan ve ilk sayısından bugüne ülkenin en çok satan yat ve deniz kültürü dergisi unvanını taşıyan Yacht Türkiye, 13'üncü yayın yılına da bu gururu taşıyarak giriyor...

Dergimizin bunca yıldır pruvasının hep neta olmasını sağlayan, başta yayıncımız Doğan Burda Dergi Grubu'nu ve yöneticilerini, her sayıda özveriyle çalışan ekip arkadaşlarımı ve birbirinden değerli yazarlarımızı tebrik ediyorum...

Gösterdiğiniz ilgi ile bu gururu bize yaşatan siz değerli okurlarımıza da Yacht Türkiye ekibi adına teşekkür ediyorum...

Yine beğeniyle okuyacağınıza emin olduğum güzel bir sayıyla karşınızdayız...

Keyifli okumalar...

BİZİ TAKİP EDİN...
@yachtturkiye | YACHT_Türkiye | yachtturkiye.com | yachtturkiye

YACHT TÜRKİYE
DB DOĞAN BURDA DERGİ

YAYINCI
Doğan Burda Dergi Yayıncılık ve Pazarlama A.Ş.

İcra Kurulu Başkanı Cem M. Başar
Yayın Direktörü Murat Köksal
(Sorumlu Müdür) Yayın Yönetmeni Eyüp Özel
Yazı İşleri Müdürü Ayça Güçlüten
Görsel Yönetmen Murat Öksüz
Muhabir İrem Orhan

Ankara Temsilcisi Erdal İpekeşen
Tel: 0312 207 00 71-207 00 95

Katkıda Bulunanlar
Ali Boratav, Behzat Şahin, Burcu Bostanoğlu, Bünyamin Sürmeli, Cem Gürdeniz, Çiğdem Yurtsever, Deniz Kurt, Emir Kunt, Hakan Aygün, Melda Onbaşyan, Süha Umar, Tanıl Tuncel, Talat Kırış, Yeşim Pütgül, DB İmaj

Telefon 0212 410 34 48
Faks 0212 410 33 88
E-posta yachtturkiye@doganburda.com
Web www.yachtturkiye.com

YÖNETİM
Tüzel Kişi Temsilcisi Mehmet Rauf Ateş
Satış Direktörü Mehmet Taşkın
Finans Direktörü Didem Kurucu

Kurumsal İletişim Müdürü Seren Urun

REKLAM
Grup Başkanı Nisa Aslı Erten Çokça
Grup Başkan Yardımcısı Neslihan Can
Satış Koordinatörü Seda Erdoğan Dal
Satış Müdürü Altuğ Selçuk, İpek Tunalı
Reklam Teknik Ayfer Kaygun Buka
Tel: 0212 336 5362
Şaban Yazır
Tel: 0212 3365361

Rezervasyon Tel: 0212 336 53 00 - 57 - 59
Faks: 0212 336 53 92 - 93
Ankara Reklam Bölge Temsilcisi Sezinur Balıkçıoğlu
Tel: 0312 207 00 72-73
Hedef Sayfalar Tel: 0212 336 53 70
Faks: 0212 336 53 91
Bölgeler Reklam Satış Sorumlusu Dilek Ünlü
Tel: 0 212 336 53 72 - *dunlu@doganburda.com*

ULUSLARARASI REKLAM SATIŞ TEMSİLCİLERİMİZ
İtalya: **Mariolina Siclari**
T. +39 02. 91 32 34 66, mariolina.siclari@burda-vsg.it
Almanya: **Julia Mund**
T +49 89 92 50 31 97 Julia.Mund@burda.com
Michael Neuwirth
T. +49 89 9250 3629, michael.neuwirth@burda.com
Avusturya: **Christina Bresler**
T. +43 1 230 60 30 50, Christina.Bresler@burda.com
İsviçre: **Goran Vukota**
T. +41 44 81 02 146, goran.vukota@burda.com
Fransa/Lüksenburg: **Marion Badolle-Feick**
T. +33 1 72 71 25 24, marion.badolle-feick@burda.com
İngiltere/İrlanda: **Jeannine Soeldner**
T. +44 20 3440 5832, jeannine.soeldner@burda.com
ABD/Kanada/Meksika: **Salvatore Zammuto**
T. +1 212 884 48 24, salvatore.zammuto@burda.com

YÖNETİM YERİ
Trump Towers, Kule 2, Kat: 21-24 34387 Şişli, İSTANBUL
Tel: 0212 410 34 48 Faks: 0212 410 33 88
Dağıtım: DOĞAN DAĞITIM SATIŞ PAZARLAMA MATBAACILIK ÖDEME ARACILIK VE TAHSİLAT SİSTEMLERİ A.Ş.
Tel: 0212 449 63 63
Yayın Türü: Yerel, süreli, aylık
FIPP üyesidir.

BASKI
Bilnet Matbaacılık ve Yayıncılık A.Ş.
Dudullu Organize San. Bölgesi 1.Cad. No:16 Ümraniye-İSTANBUL
Tel: 444 44 03 • Fax: (0216) 365 99 07-08 • www.bilnet.net.tr
Sertifika No: 31345i

DB Okur Hizmetleri Hattı Tel: 0212 478 0 300
okurhizmetleri@doganburda.com
DB Abone Hizmetleri Hattı
Tel: 0212 478 0 300 Faks: 0212 410 35 12-13
abone@doganburda.com - www.doganburda.com
(Pazar hariç her gün saat 09.00-22.00 arasında hizmet verilmektedir.)

İÇİNDEKİLER 03/2018

YACHT TÜRKİYE
MART 2018 SAYI 145



Kapak kızı AZIMUT S7
Fotoğraf AZIMUT YACHTS ARŞİVİ

38

50



26



34



18



İÇİNDEKİLER 03/2018


66


58

102 Yelken sporunun öne çıkan kadınlarıyla özel röportajlar...







Hız tutkunlarının yeni gözdesi

Alman otomobil üreticisi Mercedes-AMG ve ünlü tekne üreticisi Cigarette Racing, 11 yıllık işbirliklerini kutlamak için Mercedes-AMG Project ONE otomobilinden ilham alarak Cigarette Racing 515 Project ONE'ı yarattı. Bu ortaklıktan doğan dokuzuncu proje olan 15 metrelik tekne, 2,70 metre genişliğinde ve altı kişi taşıma kapasitesine sahip. İlk kez Miami Boat Show'da tekne tutkunlarıyla buluşan tekne, karbon fiber malzemeden hazırlanmış hafif yapısıyla su üzerinde son derece yüksek performans sağlıyor. Bu özelliğiyle hız tutkunlarını kendine hayran bırakan Cigarette Racing 515 Project ONE, ikiz 1550 beygir Mercury motorla donatılmış. Teknenin yakıt kapasitesi ise 1.100 litre.
www.cigaretteracing.com, www.mercedes-benz.com



FOUNTAINE PAJOT AİLESİ BÜYÜYOR

Dünyanın önde gelen katamaran üreticilerinden Fountaine Pajot'nun yelkenli filosunun yeni üyesi NEW 42, bu boy modeller içinde standartları yeniden belirleyen niteliklere sahip. İç ve dış konfor alanlarındaki yerleşimleri, depolama alanları, gün ışığını en iyi şekilde değerlendirmek üzere tasarlanmış salon ve kabinleri, kokpit ve ön güverte keyif alanları, kıç platformu ve etkileyici seyir performansı ile sınıfında oldukça iddialı. Dinamik, modern ve zarif hatlarıyla da öne çıkan NEW 42'de opsiyonel olarak kokpit için barbekü, hareketli kıç platform, flybridge ve ön güverte güneşlenme alanları sunuluyor. Maestro ve Quatuor olmak üzere iki farklı yerleşimle sahiplerini bekliyor.
www.turmarin.com.tr





Sirena süperyat pazarına girdi

Türk üretici Sirena Yachts, yeni projesi Sirena 85'in tüm detaylarını Miami Yacht Show'da deniz severlerle paylaştı. Sirena 56 ve 64'ten sonra tersanenin amiral gemisi olarak nitelendirilen ve yapım aşaması devam eden 26 metrelik tekne, Sirena Yachts'ın süperyat pazarına girişinin ilk adımı olarak belirtiliyor. Sirena 85'in tasarımı German Frers imzası taşıyor. Teknede iç mekânların genişliği ve üst güvertedeki ferah master kabin ilk dikkat çekenlerden. Master kamara haricinde, bir tanesi VIP olmak üzere dört misafir kamarası yer alıyor. Yat sahibinin kamarasından direkt geçiş imkânıyla ön güvertede konumlandırılan jakuzi de göze çarpan diğer bir önemli özellik. Özel tasarım gövde yapısı ve ekonomik yakıt tüketimi ile yüksek performans özelliklerine sahip Sirena 85 için öngörülen maksimum hız ise 26 knot. www.sirenayachts.com

MAZU 52 HT MAYIS'TA SUYA İNİYOR

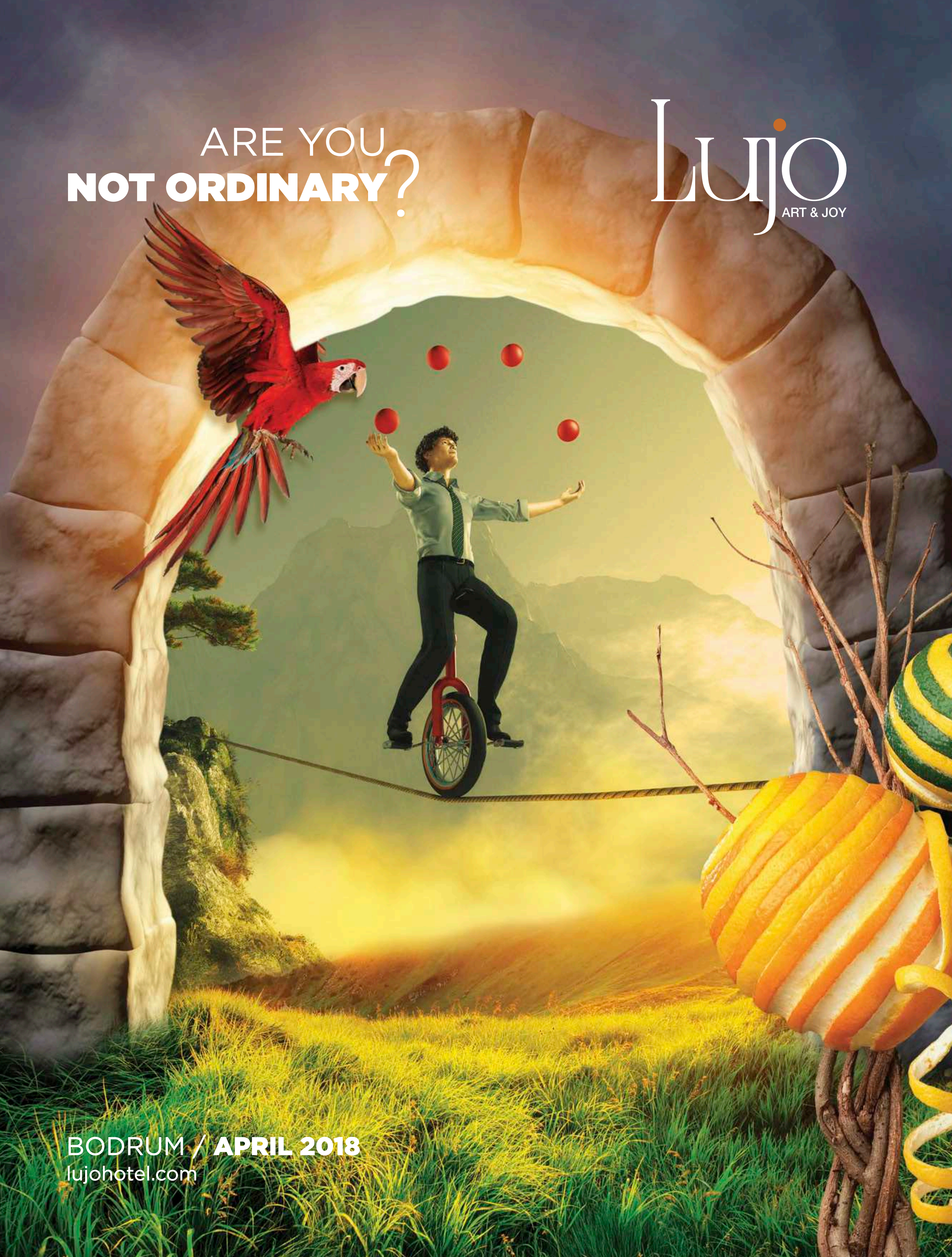
Boot Düsseldorf'ta 38 Open White Pearl modeli ile gövde gösterisi yapan Mazu Yachts, filonun yeni üyesi Mazu 52 Hard Top'ı duyurdu. Sabit ve güçlü tekne, hafif karbon kompozit malzemeden üretiliyor. İkiz Volvo IPS 800 motorla donatılan yatın en yüksek hızının 37, seyir hızının 32 knot olması hedefleniyor. Mazu 52, filodaki diğer açık modellerin konfor, stil ve performans özelliklerini taşıyor. Ancak boyu nedeniyle iç alanları daha geniş. İstanbul'da yapımı süren ve 890.000 Euro'dan satışa sunulacağı belirtilen 52'nin Mayıs sonunda suya indirilmesi planlanıyor. Uluslararası prömiyeri ise 2018 Cannes Yachting Festival ve Monaco Yacht Show'da yapılacak. www.mazuyachts.com





SUZUKİ DENİZDE ATILIM PEŞİNDE

Suzuki Marin, CNR Avrasya Boat Show'da yeni amiral gemisi Suzuki DF 350A ve kendi sınıfının en hafifi olan DF 100B modellerini ilk kez sergiledi. Ters dönüşlü çift pervane sistemine sahip Suzuki DF 350A, yüksek performansına rağmen sunduğu düşük yakıt tüketimiyle fuarın en dikkat çeken modelleri arasında yer alırken, Suzuki DF 100B hafifliği ve sınıfının en büyük redüksiyon oranıyla ziyaretçilerin beğenisini topladı. 2017 yılında deniz motorları pazarındaki daralmaya rağmen pazar paylarını koruduklarını belirten Suzuki Genel Müdürü Ümit Karaarslan, "Yeni modellerimiz Suzuki DF 350 ve Suzuki DF 100B ziyaretçilerin büyük ilgisiyle karşılaştı. Denizcilik sektöründe yıl boyunca yapılan satışların büyük bir bölümünün gerçekleştirdiği Boat Show ise, ilk gününde oldukça iyi bir katılıma sahne oldu. 2018 yılında, güçlü ve fark yaratan modellerimiz ile pazar payımızı artırmayı ve yüzde 30 büyümeyi hedefliyoruz" değerlendirmesinde bulundu. Ayrıca Suzuki Marin ile Tezmarin işbirliği kapsamında, Beneteau markalı Antares ve Baraccuda tekneleri de güçlü Suzuki markalı motorlarıyla Boat Show Eurasia'da Tezmarin standındaki yerini aldı. marine.suzuki.com.tr



ARE YOU
NOT ORDINARY?
Lujo
ART & JOY
BODRUM / APRIL 2018
lujohotel.com



Dört mevsimin teknesi

Türkiye temsilciliğini Galip Kaynar'ın yaptığı İsveçli Nimbus motoryat firmasının yeni teknesi 11,49 metrelik 34 NOVA HT, akıllı fonksiyonlarla donatılan yapısıyla aile ve arkadaşlarla vakit geçirmek için geniş alana ve oturma düzenine sahip. Teknenin hardtop'ı elektrikli kanvas tente veya elektrikli cam ile kapatılabilecek şekilde iki seçenekle sunuluyor. Havuzluk ile salon birbirinden tente veya sabit kayar kapı ile ayrılabiliyor. Başta ve iskele tarafta ikişer kişilik konaklama kapasiteli birer kamarası bulunan tekne, bir adet 400 beygir Volvo Penta D6-400 Aquamatic ya da iki adet 520-600 beygir Volvo Penta Aquamatic motor seçeneğiyle satışa sunuluyor. Maksimum 34 knot hıza ulaşabilen teknenin seyir hızı ise 26 knot. yachting.galipkaynar.com



MAYIS'TA PALMARINA BODRUM'DA TYBA YACHT CHARTER SHOW

Nisan 2017'de kurulan Turkish Yachting & Brokers Association (TYBA-Türk Yatçılık ve Brokerlar Birliği), 3-6 Mayıs 2018 tarihleri arasında 1. TYBA Yacht Charter Show'u Palmarina Bodrum'da düzenliyor. Uluslararası yat charter firmalarıyla Türk firmalarını bir araya getirerek her iki tarafta iş hacmini artırmak amacıyla yapılacak etkinliğe dünyadan önemli yat charter ve broker firmalarının katılacağı duyuruldu. Birlik, sektörde uzun yıllardır yat işletmeciliği, brokerlık, yatırımcılık ve acentalık alanlarında birikime sahip ve Türk yatçılığını temsil eden üyelerden oluşuyor. www.tybachartershow.com



EN GÜÇLÜ VOLVO PENTA GALEON 640 FLY İÇİN SEÇİLDİ

Polonyalı Galeon Yachts, yenilikçi modeli 640 Fly için Volvo Penta'nın D13-100 motorunu tercih etti. Firma, bu kararın ardında kusursuz performansa ulaşma ve mükemmel güç-ağırlık oranını yakalama sebeplerinin yattığını açıkladı. İlk kez Miami Boat Show'da sergilenen üç güverteli yeni yatın hem ailelere hem de charter meraklılarına hitap ettiği belirtiliyor. Volvo Penta D-13-100 motorun performans, dayanıklılık ve konfor özellikleriyle markanın tarihinde kilometre taşı olduğuna da dikkat çekiliyor.
www.denizyatcilik.com



GÜNEŞ ENERJİLİ "YÜZEN EV"

Türkiye'nin ilk "Deniz Taksisi" projesinin tasarımında imzası bulunan Mert Ünnü, 1960'lı yılların denizle barışık İstanbul'undan esinlenerek ve günümüzde yeniden deniz yaşamına dikkat çekmek için güneş enerjili "Yüzen Ev"i projelendirdi. Maltepe Üniversitesi, Gemi ve Yat Tasarımı Bölümü'nde öğretim görevlisi olarak çalışan Ünnü'nün 11,90 metre boyundaki "Yüzen Ev"i üç oda, bir salon, bir açık mutfak ve bir banyo-tuvaletten oluşuyor. Baş ve kıç tarafında birer teras, üstte ise geniş bir flybridge yer alıyor. Katamaran yapıda gövdeye sahip olan teknenin başüstü tamamıyla güneş panelleriyle kaplı olup, hem baş tarafta hem de flybridge'te birer kokpiti var. Mert Ünnü, yüzen evlerle yüzen ev marinalarının önünü açmayı ve toplumu deniz yaşamına yönlendirmeyi hedefliyor. Yeşilin korunmasına katkı sağlayabilen ve doğa dostu yenilenebilir güç kaynaklarıyla kendi kendine yetebilen yüzen evlerin çevre sağlığı adına da önemli bir deniz aracı olduğunun altını çiziyor.



KÜDENFOR ÇALIŞTAYLARI DEVAM EDİYOR

Koç Üniversitesi Denizcilik Forumu (KÜDENFOR), 21 Şubat'ta Rahmi Koç Müzesi Konferans Salonu'nda "Türk Boğazlar Sistemi" konulu bir çalıştay gerçekleştirdi. KÜDENFOR Danışma Kurulu Üyesi Prof. Dr. Emin Özsoy tarafından yönetilen çalıştayın ev sahipliğini yapan KÜDENFOR Direktörü Amiral Cem Gürdeniz açılış konuşmasında, Marmara Denizi ve Türk Boğazları'nın endüstriyel medeniyetin tahribatından en çok zarar gören deniz alanlarımızın başında geldiğine, bu kapsamda söz konusu tahribatın tespitinden, azaltılmasına yönelik çalışmaların yapılması gerektiğine vurgu yaptı. Üç panelden oluşan çalıştayın sunumları KÜDENFOR web sitesinde yayınlanıyor.
kudenfor.ku.edu.tr



SÜPERYATÇILAR BULUŞTU

Süperyat sektörünün önemli isimleri Şubat'ta düzenlenen CNR Avrasya Boat Show'daki oturumda bir araya geldi. Cem Hüroğlu'nun ve İbrahim Karataş'ın moderatörlük görevini üstlendikleri "Superyacht Paneli"nde Hasan Sancak (Aes Yacht), Önder Kahraman (Arkın Pruva), Hüseyin Mengi (Mengi Yay Yacht), Piraye Şahinkaya (Sarp Yacht), Göksen Körezlioğlu (Su Marine), Tanju Kalaycıoğlu (Taka Yacht) ve Cavit Ünlüsu (Turquoise Yacht) konuşmacı olarak yer aldılar. Panelde, boyları 24 metreden 180 metreye kadar olan yatların dünyada ve Türkiye'deki geleceği masaya yatırıldı; dizayn, üretim ve trendler de ele alındı. Cem Hüroğlu, Türkiye'de son 20 yılda 24 metre boyunda 3 bin 500 civarında süper yat inşa edildiğini belirterek şunları söyledi: "Sektör yıldan yıla büyüme gösteriyor. Çin başta olmak üzere Asyalı müşterilerin özellikle büyük yatlara ilgisi çok yüksek. Süper yat inşasında dünyada üçüncü sırada yer alıyoruz." Tasarımcı Tanju Kalaycıoğlu da "Türkiye'de ancak birkaç firma teknenin yeniden dizayn edilmesini yapabiliyor. Almanya'daki dev yat üreticileri bu konu ile yakından ilgileniyor. Bizim de bu pazarı kapmamız lazım. Türkiye'de özellikle Antalya Serbest Bölgesi, Taşucu, Milas-Ören ve Doğu Akdeniz'de gerekli altyapılar için yatırımlar yapılarak süper yatların elden geçirildiği tesisler oluşturulabilir. Özellikle istihdam konusuna büyük destek sunacak bir sektör olan süper yatların yeniden dizaynı konusu ele alınmalı" değerlendirmesinde bulundu.
www.cnravrasyaboatshow.com

YUNAN ADALARI'NI HESAPLI VE VİZESİZ GEZMENİN YOLU



Uluslararası cruise markası Celestyal Cruises, 2018 sezonu için hazırladığı iki ayrı tur programı Iconic Aegean ve Idyllic Aegean'ı vizesiz ve her şey dahil olarak sunuyor. 31 Mart'ta başlayacak turlarda gemiler her salı, cumartesi ve pazar Kuşadası'ndan kalkacak. 249 Euro'dan başlayan fiyatlarla Mikonos, Santorini, Girit, Patmos, Rodos ve Atina'yı gezmek mümkün. Iconic Aegean turuna katılanlara 1, Idyllic Aegean'a katılanlara ise 2 kara turu hediye. www.celestyalcruises.com.tr



DENİZ YATÇILIK 20 YAŞINDA

Sea Ray, Boston Whaler, Absolute, Galeon, Dreamline ve Dynamiq markalarının Türkiye temsilciliğini yapan marin sektörünün en köklü firmalarından Deniz Yatçılık, yirminci yaşını 22 Şubat'ta Boat Show Eurasia'da düzenlediği özel bir parti ile kutladı. İş, sanat ve cemiyet hayatının önde gelen isimlerinin ve marka temsilcilerinin katılımıyla yeni modellerin tanıtımının da gerçekleştiği gecede, davetliler keyifli vakit geçirdi.
www.denizyachting.com



ÇARŞI

Tekne malzemeleri, moda, dekorasyon, teknoloji...

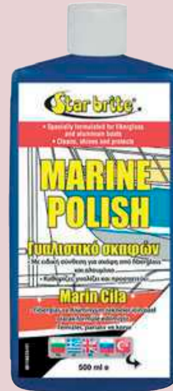


Hafif yapı güçlü performans

Suzuki Marin tarafından özel olarak dizayn edilen ve ilk kez Şubat ayında gerçekleşen Boat Show Eurasia'da lanse edilen Suzumar botları, üstün teknolojilerle tasarlanmış dayanıklı yapısıyla dikkat çekiyor. Boyları 2,20 ile 4,10 metre arasında değişen botların taşıma kapasitesi maksimum beş kişi iken, yük kapasitesi ise en çok 730 kilogram olabiliyor. 5 ile 50 beygir arasında değişen motorlarla kullanılan Suzumar botlar, tercih edilen uzunluğa bağlı olarak 2.410 TL'den başlayan fiyatlarla satışa sunuluyor.

marine.suzuki.com.tr

Temizlikte destekçiniz



Marine Polish, ister yeni ister eski her türlü yüzeyde en iyi sonuçları vererek teknede temizliği kolaylaştırıyor. Aynı zamanda güçlü formülüyle sınıfındaki diğer cilalara oranla dört kart daha fazla dayanıklılığa sahip. 473 ml cilanın satış fiyatı KDV dahil 102.40 TL.

www.marintekstore.com

Çanta tipi jeneratör



Honda'nın EU 10i motor modeli GXH 50 jeneratörü, ipli çalıştırma sistemine sahip. 2.30 litre yakıt kapasiteli jeneratör, saatte 0,62 litre yakıt tüketiyor, jeneratörün sürekli çalışma süresi ise dört saat. Boş ağırlığı 13 kilogram olan jeneratörün fiyatı 5.331 TL.

www.eastmarine.com.tr

İzolasyon için güvenli çözüm

Bostik'in yat ve ticari marin endüstrisi için geliştirdiği dolgu ve izolasyon mastikleri, cam yapıştırma, su hattı altı/üstü sızdırmazlığı, tik yapıştırma ve armuz dolgu gibi çeşitli uygulamalarıyla çok yönlü ve kalıcı çözümler sunuyor. Mastik, yüksek UV direnci, yaşlanmaya karşı dayanım ve tatlı ya da tuzlu suya uzun süre dayanıklılığıyla dikkat çekiyor. Kimyasallardan etkilenmeyen ve temizlik ürünlerinden yıpranmayan Bostik Simson, -40°C - +100°C sıcaklık aralığında daimi olarak elastik kalabiliyor. Mastik, 12 Euro'dan başlayan fiyatlarla satışa sunuluyor.

www.bostik.com.tr



Performansta cömert, yakıtta cimri



Dört zamanlı dizel motor V12–1900, MAN mühendisleri tarafından 30 metre ve üzeri lüks yatlar için özel olarak tasarlandı. 12 silindirli yeni motor, 2 bin 300 devirde 1900 beygir güç üretiyor ve kompakt dizaynı ile yat üreticileri ve sahiplerinin büyük beğenisini kazanıyor. Ürünün fiyatı D 2676 LE 422 modeli için 130.000-170.000 Euro aralığında değişiyor.

www.engines.man.eu

Hazırlayan İREM ORHAN irem@doganburda.com

Grinin 50 tonu

Renkli ve enerji dolu bahar sezonuna geçmeden önce dinginliğin son demlerini yaşıyoruz. Her zaman "cool" duruşunu koruyan gri, bu geçiş dönemine en çok yakışan renklerden biri. İlham kaynağı gökyüzü ve puslu havalar olan bu renk paletinde antrasitten uçuk duman grisine kadar her tona yer var, üstelik her tonu birbiriyle kombinleyip tamamen gri giyinmekte özgürsünüz!



Formula tutkusu
Retro vurguların öne çıktığı Boss Watches Grand Prix Koleksiyonu, çağdaş üçlü kronografları, sürüş eldivenlerini ve yarış otomobilinin direksiyonunu andıran beyaz deri kayışı, 44mm kasası ile şık ve dinamik bir çizgiye sahip. Fiyatı: 1.830 TL, **hugoboss.com**



Zamanda yolculuk
Vacheron Constatin, 1956'da tasarladığı 6073 modelini Fifty Six Day-Date ismiyle güncelledi. Haftanın günleri, tarih ve güç rezervi göstergeli 40mm'lik çelik veya pembe altın versiyonlarıyla sunuluyor. Fiyatı: 17.600 - 32.800 Euro. **vacheron-constantin.com**



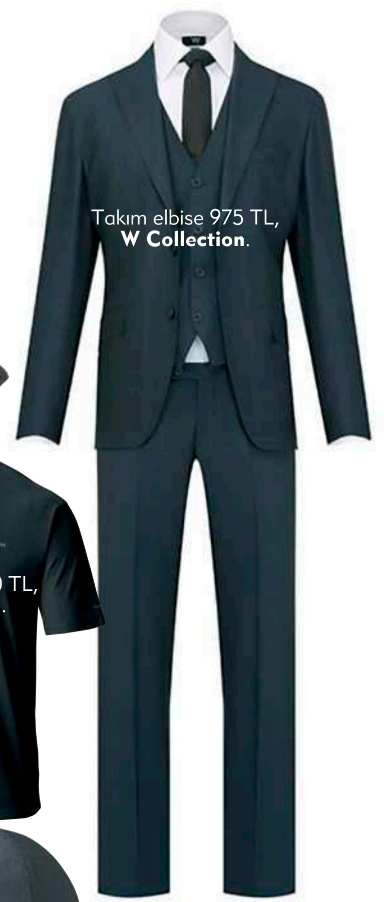
Giyilebilir teknoloji
Skagen akıllı saatleri, fonksiyonel ve minimal tasarımlarına karmaşadan uzak teknolojiyi de ekliyor. Dokunmatik kadranlı ilk akıllı saat modellerinden olan Folster, kullanımı kolay ara yüzü sayesinde birçok fonksiyonel özelliği bir arada sunuyor. Fiyatı: 1.630 TL, **skagen.com**



Loro Piana ilkbahar-yaz 2018 koleksiyonu.

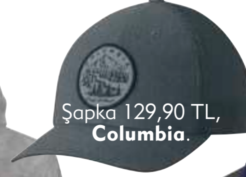


Kaşmir atkı 897 TL, **Brooks Brothers**.



Takım elbise 975 TL, **W Collection**.

T-shirt 199,90 TL, **Columbia**.



Şapka 129,90 TL, **Columbia**.



Katlanabilir fonksiyonel sırt çantası, 109 TL, **Reisenthel**.



Süet deri mont 4.495 TL, **Network**.



North Sails marka mont, **Wepublic**.



Tom Ford marka Noir Antracite parfüm (50 ml) 500 TL, **Beymen**.



Örgü kravat 395 TL, **Brooks Brothers**.



Tişört 199 TL, **Network**.



North Sails marka hırka, **Wepublic**.



Ceket 1.199 TL ve pantolon 549 TL, **Cacharel**.



Air Max 98 QS Thunder Blue 679 TL, **Shopigo.com**

Hazırlayan MELDA ONBAŞYAN meldaonb@gmail.com


Markanın 200 yıllık efsanevi arşivi özel bir sergide moda severlerin beğenisine sunuldu.





Brooks Brothers
200 yaşında...

Amerika'nın köklü giyim markası Brooks Brothers, 200. Yıl Etkinlikleri kapsamında ilk kutlamayı İtalya'nın Floransa kentinde düzenlenen Erkek Moda Haftası Pitti Immagine Uomo 93'te gerçekleştirdi.

Brooks Brothers, 10-14 Ocak tarihlerinde Floransa'da düzenlenen Pitti Uomo Moda Haftası'nda özel bir şova imza attı. 10 Ocak'ta Palazzo Vecchio Salone dei Cinquecento'da yapılan gösteride Brooks Brothers'ın klasikleşmiş erkek ve kadın koleksiyonundan örnekler sunuldu. Defileyi, Brooks Brothers'ın kadın koleksiyonu tasarımcısı ünlü modacı Zac Posen başta olmak üzere, çok sayıda popüler isim, moda editörü ve moda sever izledi.

Brooks Brothers, her biri birer klasik olan koleksiyonlarını, 100 yıl öncesinin stiline sadık kalarak, genç ve cool bir yaklaşımla yeniden yorumladı. İtalyan Flarmoni Orkestrası'nın canlı performansı eşliğinde düzenlenen defilede markanın erkek koleksiyonundan 51 model; lacivert ve altın tonlarının hâkim olduğu takım elbise, pantolon, ceket ve paltolar göz doldurdu.

Markanın 200. yaşında teknolojik yenilikler uygulanarak hazırlanan kazakları ilgi çekerken, ikonikleşen camel paltosu yeniden lanse edildi. Kolej görünümden uzaklaşarak daha klas ve etkileyici bir çizgiye kavuşan lacivert blazer ceket ise farklı kombinasyonları ile sunuldu. Brooks Brothers müşterisi Hollywood yıldızı Fred Astaire tarzından ilham alınarak tasarlanan çizgili kravat, özel kumaşı ve kemer görüntüsüyle moda severlerden övgü aldı. Defilede kadın koleksiyonuna ait şık smokin ceket, ipek satenden bordo pijama seti, tüvit ceketin altına giyilen motifli kazaklar da büyük beğeni topladı.







"İYİ OLDUĞUMUZ İÇİN ESKİYİZ"

Markanın 200. Yıl Etkinlikleri'nden birisi de Brooks Brothers'ın marka geçmişine ait efsanevi arşivinin yer aldığı sergi oldu. Sergi 11-14 Ocak tarihlerinde ziyarete açıldı. Brooks Brothers Başkan ve CEO'su Claudio Del Vecchio, markanın 200. Yıl Etkinliği'nin Pitti Uomo'da gerçekleştirilmesi ile ilgili şunları söyledi: "Yıldönümümüz moda endüstrisinde önemli ve tarihi bir kilometre taşına işaret ediyor. Eski olduğumuz için iyi değiliz, iyi olduğumuz için eskiyiz. 200'üncü yılımızı da gelenek ve inovasyonun harmanlandığı önemli bir an olarak görüyoruz. Pitti Uomo erkek giyim sektörü için önemli bir global platform ve Brooks Brothers olarak kutlamalarımız kapsamında moda şovumuzla burada yer almaktan dolayı çok mutluyuz."

Pitti Immagine'nin CEO'su Raffaello Napoleone, Brooks Brothers'ın bu önemli yıldönümünde Floransa ve Pitti Uomo'yu yıl boyunca sürecek kutlamalarına başlangıç noktası olarak seçtiği için çok memnun olduğunu ifade etti ve ekledi: "Gerçek stil ikonu olan Brooks Brothers'ın Pitti Uomo'nun bu yılki özel konuğu olarak şehrin sembolü Palazzo Vecchio'da yer alması markanın 200 yıllık tarihine damga vuracak bir etkinlik oldu."



Pamuklu bornoz 259,95 TL, **Zara Home**.



Fornasetti tabak 845 TL, **Beymen Home**.



Boyton ayna, **Rapsel Mobilya**.



Cedre kokulu mum 365 TL, **Luxuria.**



Kutular 59,95 TL, **Zara Home**.



Muuto marka kahve demliği ve bardaklar 115 Euro+KDV, **Nordist**.



Sır koltuk 2.520 TL, **Loda Mobilya**.



Otti puf 5.940 TL, **Estetik Decor.**



Fabio Bonfa tasarımı büfe, **Visonnaire**.



Misura Emme marka Argo kanepe 9.000 Euro+KDV, **Statü Mobilya**.



Renklerin en "cool"u

Denizle buluşurken şehrin konfor hissinden de kopmak istemeyenler için grinin farklı tonlarından oluşan renk paletiyle su üzerindeki yaşam alanlarını giydiriyor. Seksi, karanlık, provokatif ve oyunbaz bir yaşam stili bizi yavaş yavaş ele geçiriyor.



Yan sehpa 1.882 TL, **Altıncı Cadde**.



Dövülmüş metalik tabure 499,95 TL, **Zara Home**.



Eclipse sehpa 1.100 Euro+KDV, **Nordist.**



Fency puf 493.50 TL, **Loda Mobilya.**



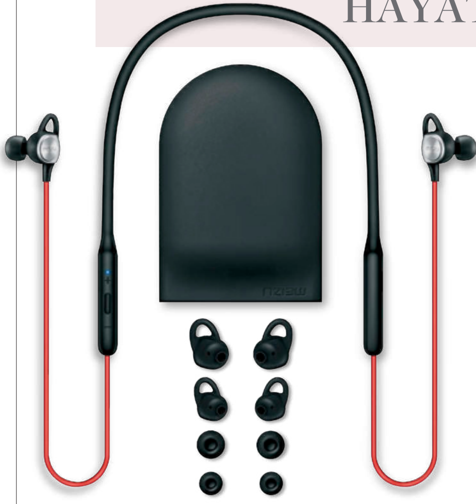
Moroso marka Gentry kanepe, **İCA**.



Baxter marka Como yatak 6.815 Euro+KDV, **Moda Bagno**.

Hazırlayan MELDA ONBAŞYAN meldaonb@gmail.com

HAYATI KOLAYLAŞTIRAN YENİLİKLER...



Tüy kadar hafif kulaklık

Meizu, akıllı telefonları M5 Note ve M5s ile Türkiye pazarına yaptığı hızlı girişin ardından şimdi de yenilikçi kulaklığı EP52 ile dikkatleri çekiyor. Meizu EP52 kulaklığı sadece iki saat şarj ederek dilerseniz sekiz saat boyunca aralıksız müzik dinleyebilir veya her biri 3 gram olan kulaklıklarla hiçbir ağırlık hissetmeden tam performans sporunuza devam edebilirsiniz. Ayrıca spor sırasında ve sonrasında terlemeye bağlı oluşabilecek sorunları minimuma indiriyor çünkü aynı zamanda suya da dayanıklı. Özel tasarıma ve işlevselliğe sahip Meizu EP52 kulaklık KDV dahil 249 TL. www.meizu.com/tr



Su geçirmez hoparlör

Açık alan etkinlikleri için taşınabilir ve kablosuz bir çözüm sunan Logitech UE Boom 2, kaynak cihazdan uzakta 30 metreye kadar müzik çalabiliyor. Aynı anda 8 adet bluetooth cihaza bağlanabiliyor ve ikinci bir cihazla bağlanıp daha güçlü bir ses deneyimi sağlayabiliyor. UE Boom 2. 599 TL'den satışa sunuluyor. www.logitech.com

Dünyada bir ilk

Premium HT-ZF9 Sound Bar, sinematik sesi Sony'nin sanal teknolojisiyle yeni bir seviyeye ulaştırıyor. Sony'nin yeni Dikey Surround Motoru ile tavan hoparlörlerine ya da sesi yukarı yansıtan hoparlörlere ihtiyaç olmadan üç boyutlu surround sesin tadını çıkarabilirsiniz. Alternatif olarak özellikle HT-ZF9 ile eşleştirilmek üzere tasarlanan bir çift SA-Z9R arka hoparlörü ekleme seçeneği de sunuluyor. Ürün, Nisan ayında Türkiye'de satışa sunulacak. www.sony.com.tr







Akıllı saat dünyasında asi duruş

Sıra dışı Diesel stilinin teknolojiyle buluştuğu DieselOn Time akıllı saat modeli, Dark Sky uygulaması yardımıyla kötü hava koşullarında kadranında görsel ipuçları veren hava efektlerine sahip. Örneğin; hava buz gibi olduğunda kadran buz gibi görünürken, şiddetli bir fırtınada kadranda yıldırımlar beliriyor. Diesel tarzını bileğinizde hissederken fonksiyonlarıyla hayatınızı kolaylaştıracak DieselOn Time dokunmatik kadranlı akıllı saatin fiyatı 1.830 TL. www.saatvesaat.com.tr



Stüdyo kalitesinde baskı

Kolay kullanım özelliklerine sahip Canon Selphy CP1200 Kompakt Fotoğraf Yazıcı, akıllı telefonlardaki görüntüleri üstün kaliteli fotoğraflara dönüştürüyor. Kompakt yapıdaki kablosuz yazıcı, vesikalık fotoğraflar oluşturabiliyor, çifte vesikalık baskıyı kullanılarak tek bir kağıda iki farklı boyutta vesikalık basabilmeyi mümkün kılıyor. Basılmış kesme yeri göstergeleri, doğru kesim yapmaya yardımcı oluyor. Basılan görüntüyü bozmayacak, göze çarpmayan bir tarih damgası ekleme seçeneği de mevcut yazıcının fiyatı 549 TL. www.canon.com.tr

Hazırlayan İREM ORHAN irem@doganburda.com

8-11 MART

LORO PIANA CARIBBEAN SUPERYACHT REGATTA

The Loro Piana Caribbean Superyacht Regatta & Rendezvous, dört gün boyunca süperyatları ve motoryatları Karayipler'deki Yacht Club Costa Smeralda'da deniz tutkunlarıyla buluşturuyor.

www.yccs.it

1-4 MART

AVUSTURYA BOAT SHOW

Orta ve Doğu Avrupa'da düzenlenen en büyük ve kapsamlı tekne showlarından olan Boot Tulln Show, çok sayıda katılımcı ve her yıl 50 binin üzerine çıkan ziyaretçi sayısıyla deniz severler için Boot Düsseldorf'tan bir sonraki önemli durak oluyor.

www.messe-tulln.at

7-8 MART

KADINLAR GÜNÜ KUPASI

Göcek Yat Kulübü tarafından bu yıl ilki gerçekleştirilecek Kadınlar Günü Kupası, "Şiddete Karşı Yelken Açıyoruz" sloganıyla düzenliyor. Çoğunlukla kadın yelkencilerin katılacağı organizasyonda amaç, kadın sorunlarına dikkat çekmek.

www.gocekyachtclub.org

7-11 MART

HISWA AMSTERDAM BOAT SHOW

Amsterdam RAI'deki fuar, en yeni tekne modellerinin sergilenmesinin yanı sıra ekipman yelpazesinin genişliğiyle de dikkat çekiyor.

www.hiswarai.nl

10-11 MART

ERGO MIYC KIŞ TROFESİ

Marmaris Uluslararası Yat Kulübü'nün düzenlediği ERGO-MIYC Kış Trofesi'nin üçüncü ayağı kıyasıya rekabete sahne olacak.

www.miyc.org



17-18 MART

İZMİR KIŞ TROFESİ

Ege Açıkdeniz Yat Kulübü tarafından düzenlenen kış trofesinin 3. ayağı Çeşme parkurunda gerçekleşecek.

www.eayk.net

23 MART

BAYK TRIO TROFE

Bodrum Açık Deniz Yelken Kulübü tarafından her yıl düzenlenen Trio Trofe'nin ilk ayak yarışları Bodrum'da gerçekleşiyor.

www.bayk.org

17-18 MART

CFM BAYK KIŞ TROFESİ

Bodrum Açıkdeniz Yelken Kulübü'nün düzenlediği kış trofesinin üçüncü ayağı koşuluyor.

www.bayk.org



24-25 MART

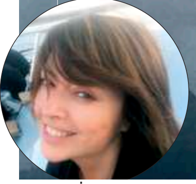
BAU İLKBAHAR TROFESİ

2013 yılından bu yana geleneksel hale gelen ve dört farklı ayakta, altı yarış günü olarak planlanan BAU İlkbahar Trofesi'nin ilk ayağı düzenleniyor.

www.bahcesehir.edu.tr

RÜZGÂR TAKVİMİ

1 Mart Fırtına
6 Mart 3. Cemrenin düşmesi (toprağa)
11 Mart Kocakarı Soğuğu
12 Mart Hüsun Fırtınası
15 Mart Fırtına
24 Mart Kozkavuran Fırtınası
26 Mart Çaylak Fırtınası
29 Mart Fırtına



DENİZ KURT
info@denizkurt.it

St.Lucia Pitons. Fotoğraf siyah beyaz değil, yağmurun oluşturduğu mistisizmin rengi.





Gözlerden uzak zenginliğin şahidi

KARAYİP ADALARI

'Yacht' demek, varlık demek, para demek. 'Superyacht' demek paraya para dememek, 'megayacht' demek paranın ağa babası yani 'creme de la creme' bir hayat demek.

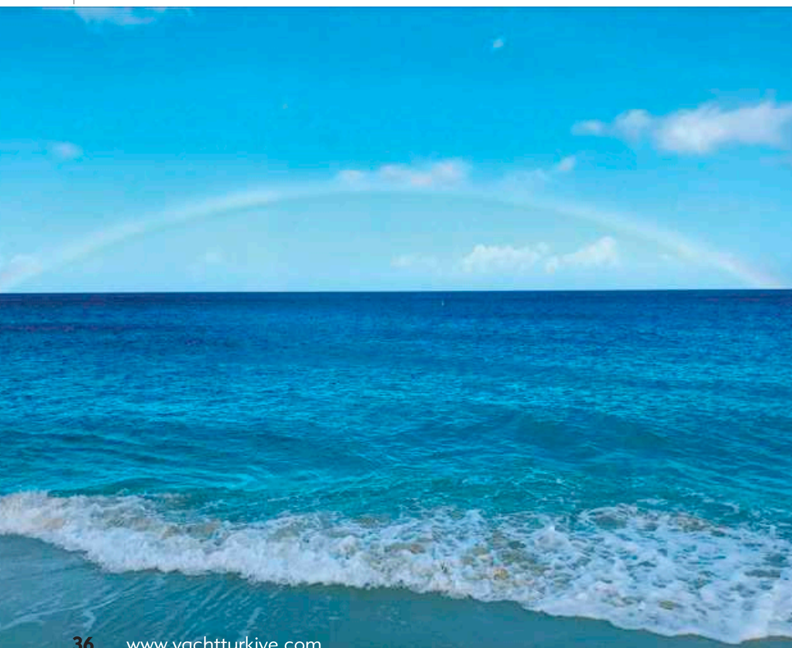
Acaba Instagram'lar Facebook'lar çıktıktan sonra mı başladık dünya nüfusunun çoğunun, çoğundan da fazlasının erişemeyeceği kadar şaşalı olan zenginlikleri, fakiranemizde çekirdek çitlerken, sahip olduğumuz belki de en lüks oyuncağımız olan akıllı telefonlarımızın ekranlarından #luxury hashtag'leri sayesinde görmeye, yoksa bu boyutta zenginlikler dünyanın bir yerlerinde hep yaşanıyordu da bizim mi hiç haberimiz yoktu? Yani tavuk mu yumurtadan, yumurta mı sosyal medyadan çıkar dersek... Bence ikincisi. Bu zenginlikler hep vardı, her zaman da olacak. Karayip Adaları da aklın almayacağı boyutlarda yaşanan bu zenginliğin gizlice ya da göstere göstere yaşandığı cennetlerden biri! Superyacht sektörü de bu zenginliğin tam göbeği!

Tabii ki fakirhanemizde çekirdek çitlerken bölümünü abarttım ama malumunuz benim bahsettiğim zenginliğin boyutları, hepimizin üç oda bir salon evini hatta villalarımızı bile literatürde bir 'fakirhane'ye çevirir!

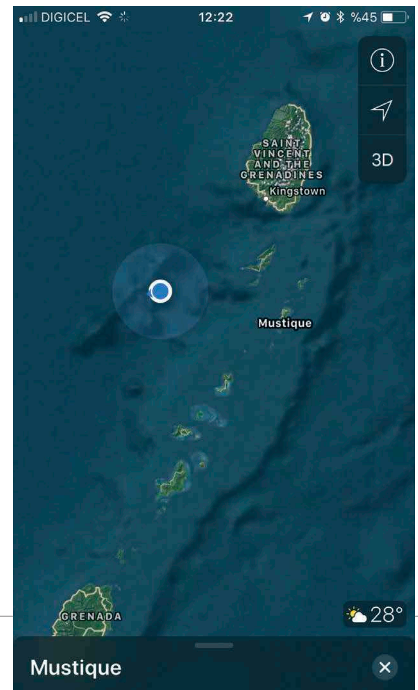
'Yacht' demek varlık demek, para demek. 'Superyacht' demek paraya para dememek, megayacht demek paranın ağa babası yani 'creme de la creme' bir hayat demek. Hal böyle olunca da bir bunun göstere göstere, havasını ata ata yapılanı var. Hani ünlüler, hatta bu yolla ünlü olmuş sonradan görmeler... Bir de bu zengin hayatı son derece gizli ve elegant biçimde yaşayan varlıklı insanlar var.

İşte Güney Karayip Adaları bu kesimin gizlendiği adalardan. Eğer Kim Kardashian kocaman şapkasıyla nerede şampanyasını yudumladıysa ben de o mekâna gitmek istiyoruuuum diye sevgilinize baskı yapanlardansınız gideceğiniz adalar St.Barts gibi kuzey adalar. Oysa Monaco Prensi Albert arkadaşını ziyarete nereye geldi, Prens William hangi ıssız sahilde güneşlendi, daha ismini bilmediğiniz birçok gerçek ve gizli milyarder hangi kıyılarda sessizce hayatına güzel tatiller ekledi derseniz adresimiz Grenadine ada zinciri. Zaten o yüzden bu isimler bu kıyıları tercih ediyorlar; bilinmemek, görülmemek için.

St. Lucia, ki diğerlerine göre turistiktir; Pitonlar denilen muhteşem iki dağ arasında, hayatınızda görebileceğiniz en güzel











"Çoğu adanın ismi cismi duyulmaz, bu yüzden de bir tekneye ihtiyaç vardır. Ancak varlıklı insanların bu adalara kıyıdaki şahane mekânlara gitmek için geldiğini düşünüyorsanız tamamen yanılırsınız."

gökkuşaklarının her yarım saatte bir şahidi olabileceğiniz, kuzey adalara göre yemyeşil bir ada. Papağanlar ve tropik kuşlarla tam bir Karayip resmi yaratıyor. Esas zincirse St. Vincent ve Grenadinler'den başlayıp en güneyde Grenada'ya dek uzanan ve 32 adadan oluşan bir cennet! Çoğu adanın ismi cismi duyulmaz, bu yüzden de bir tekneye ihtiyaç vardır. Ancak varlıklı insanların bu adalara kıyıdaki şahane mekânlara gitmek için geldiğini düşünüyorsanız tamamen yanılırsınız. Çünkü Karayipler, özellikle de güney adalar, Yalıkavak kulüpleri ya da şık Akdeniz beach clubları gibi yerlerle donatılmamıştır. Her adada nokta atışı birkaç iyi restoran ve otel hariç, lüks hayat sadece kristal gibi suların üzerindeki süperyatlarda yaşanır. Fakir hayat da akıl almayacak kadar fakirdir. Derme çatma, sıvasız gecekondu tipi evler, tehlikeli izbe barlar, kaldırımsız, çamurlu yollar, alabildiğine yoksulluk... O yüzden de lokal hayat ne yazık ki uyuşturucu, hırsızlık gibi düzinelerce suçun yuvasıdır.

Adalar arasında, yerel halkın olmadığı, fakirliğin asla yanaşamadığı, gizli ve sessiz bir istisna var. O da Grenadinler'e çok yakın bir özel ada olan Mustique Adası. Adanın ilk yıllarında olduğu kadar gizliliği kalmadı ancak yine de sessizliğini koruyor çünkü adada sadece 100 kadar villa var, başka da bir şey yok. Bu villalarda yaşanan özel ve zengin hayatlar haricinde ada, sadece birkaç keçi ve fakir balıkçıya ev sahipliği yapıyor. Ne bir lüks otel yığını, ne bir beach club, ne de süslü bir restoran! Keçilerin zenginlerle aynı adayı paylaştıklarından haberleri dahi yok. Yalnızca iki butik bar ve ıssız sahiller var burada çünkü başka bir şeye ihtiyaç yok. Bu adanın özelliği, özel kalmasının istenmesi.

1960 yılında Kraliçe 2. Elizabeth'in kardeşi Prenses Margaret'e 40 bin metrekare bir bölgenin düğün hediyesi olarak verilmesi ve kendisinin oraya Les Joiles Eaux isimli bir villa yaptırmasından sonra, ada sadece belirli bazı isimlere kapısını açmış. İsmi gizlenmeyen villalar Mick Jagger, Tommy Hillfiger, David Bowie, Roberto Cavalli gibi ünlülere ait ancak ben size adı duyulmamış, ismini gizleyen çok daha varlıklı kişilere ev sahipliği yaptığını söyleyebilirim.

Ada, Mustique Company'ye ait ve bu villaların çoğu da bu şirket tarafından özel olarak kiralanıyor. Adadaki süper özel turizm ancak böyle dönüyor. Elbette her villa sahibi de kendi evini başkasına kiralamıyor! Bunun dışında yine aynı şirket tarafından işletilen ve ismi Cotton House olan sadece 17 odalı süper lüks ve özel bir otel ve yedi odası olan özel sahipli bir başka otel haricinde isteseniz de çivi çakamıyorsunuz. Yani bu özel ada, son 50 yıldır yazının başında bahsettiğim o tahmin edilemez boyuttaki zenginliğin kapalı kapılar ardında yaşandığı, bu varlıklı insanların kaçış noktası. Okyanus, kumlardaki izleri her dalgada silip süpürse de, Mustique hâlâ gözlerden uzak birçok gizemli hikâyenin şahidi...

AYIN TARİFİ

Gazpacho

Çok basit bir tarif vereceğim. Ama yazı özleyenler bu tarifi bir yere not etsinler; mayıstan sonra içinizi serinletecek ve beş dakikada da hazırlanacak böyle kolay hoşluklara ihtiyacınız olacak, özellikle de teknenizdeyseniz. Adı Gazpacho. Duyanlar duymayanlara anlatsın, ki yemekle ilgilenen sağır sultan bile bilir bunun bir soğuk İspanyol çorbası olduğunu. Ek bilgi: Güneyde Andalusia bölgesinden çıkmadır. Tarifi de her yerde vardır da ben yine de geçen sene 60 metre bir tekne sahibinin 'ay hayatımda yediğim en iyi gazpacho!' dediği versiyonu yazayım!



Malzemeler (2 kişilik)

• 3 kereviz sapı • 1 salatalık • 1 küçük kırmızı soğan • 4 bardak domates suyu • 2 diş dövülmüş sarmısak • 1/4 bardak sızma zeytinyağı • 1/4 bardak kırmızı şarap sirkesi • 2 çorba kaşığı şeker • 1 çay kaşığı (ya da daha az/çok) tabasco ya da bir acı sos • 6 çeri domates • tuz • karabiber • üzeri için frenk soğanı ve ekşi krema.

Yapılışı

Blender'da ya da mutfak robotuyla listedeki yarım kereviz sapı, yarım salatalık ve kırmızı soğanın yarısı ile sarımsak, zeytinyağı, sirke, şeker, acı sos ve 2 bardak domates suyunu iyice karıştırın. Sebzelerin geri kalanını ağza gelecek şekilde ama oldukça küçük küp küp doğrayın ve domatesleri de minik dilimler haline getirip ekleyerek sadece bir-iki saniye daha blender'la karıştırın. Sebzelerin doğranmış kabalığı gitsin ama sakın ilk attığınız sebzeler gibi püre olmasın! Acısını, tuzunu kontrol edip buzdolabında en az bir saat dinlendirin ki sopsoğuk ve lezzetli olsun! Üzerine az ekşi krema ve frenk soğanı ile servis edebilir ve benim yaptığım gibi shot bardaklarına koyabilirsiniz.



TEKNİK ÖZELLİKLER	
Tam boy 23,80 m	**Motor**
Genişlik 11 m	510 bg VOLVO D11
Su çekimi 1,27 m	**Yakıt kapasitesi**
Ağırlık	8.500 lt
62.091 kg	**İletişim**
Kamara 3-4-5	www.tezmarin.com

MAVİ DÜNYANIN YENİ TRENDİ

Çift gövdeli motoryatlar

12 power katamaran

Çok gövdeliler denizleri ele geçiriyor! Motorlu katamaranlar yalnızca dünyada değil, son yıllarda Türkiye'de de yükselişe geçen bir trend... Hayran bırakan performansları ve en sığ sulara bile yanaşmaya imkân tanıyan su çekimleriyle son dönemlerin gözde tekneleri, güvenlik açısından da son derece avantajlı. Alabora olma olasılıkları neredeyse yok gibi. Geniş yaşam mahalleri, lüks dekorasyonları ve konfor özellikleriyle şimdilerde herkesin sahip olmak istediği motorlu katamaranları radarımıza aldık, dünyanın önemli markalarının en yeni modellerini araştırdık.

Hazırlayan İREM ORHAN, irem@doganburda.com

1



LAGOON SEVENTY 8

FİYAT BELİRTİLMEDİ

Fransız katamaran üreticisi Lagoon'un 23,80 metrelik zarif çizgilere sahip modeli ve amiral gemisi Seventy 8, çok ses getiren Seventy 7 modelinden sonra motoryat kategorisinde dikkatleri üzerine çekiyor. Studio VPLP, tasarımcı Patrick Le Quement ve iç tasarım firması Nauta Design'ın ortak çalışmasının ürünü tekne, 11 metrelik kullanışlı bir genişliğe sahip. İsteğe bağlı olarak üç, dört ya da beş kamaralı seçeneklerle sunuluyor. Ayrıca iç tasarım da kişiselleştirilebiliyor. Güçlü gövde ve üst güverte yapısı, ferah iç mekânlar ve kullanıcıya sağladığı kusursuz performans ile öne çıkan Seventy 8, standart olarak 510 beygir Volvo D11 motorlarla satışa sunuluyor. 580 beygir John Deer N13 motor da tercih edilebiliyor.

TEKNİK ÖZELLİKLER	
Tam boy 22,49 m	**Motor** 1150 bg
Genişlik 8,63 m	CAT C18ACERT
Su çekimi 1,80 m	**Yakıt kapasitesi**
Ağırlık 74.000 kg	7.570 lt
Kamara 5-6	**İletişim**

www.horizonpowercatamarans.com



2

HORIZON PC74

FİYAT BELİRTİLMEDİ

Tayvanlı lüks motorlu katamaran üreticisi Horizon'ın 15-19 Şubat'ta Miami Boat Show'da deniz severlerle buluşturduğu teknesi PC74, yüksek performansıyla olduğu kadar konforlu ve şık iç tasarımıyla da öne çıkıyor. 73 feet'lik teknenin tasarımı JC Espinosa'ya ait. Spor, agresif ve modern çizgilere sahip flybridge'li teknenin geniş bir kıç havuzluğu bulunuyor. Hem flybridge'te hem kıç havuzlukta hem de iki gövdenin birleştiği başüstünde geniş güneşlenme alanları sunan PC74'ün yaşam mahalleri de oldukça lüks. Ahşap ağırlıklı dekorasyon ve tam donanımlı kuzine, atmosfere çok iyi uyum sağlıyor. Salonda yemek masasının yanı sıra bir bar da var. Beş kamaralı katamaran, 1150 beygir CAT C18ACERT motoruyla etkileyici performansa ulaşabiliyor.

3

SUNREEF SUPREME 68 POWER

FİYAT BELİRTİLMEDİ

17 metreden 60 metreye kadar katamaran üreten Polonyalı Sunreef Yachts'ın yeni modeli Supreme 68 Power; lüks yerleşimi, geniş yaşam alanları ve yenilikçi tasarımıyla beğeni topluyor. Konforlu olduğu kadar yüksek performanslı bir katamaran olma özelliği de taşıyan 68 Power'ın dizaynı ve mühendisliği Sunreef ekibi tarafından yapıldı. 302 metrekarelik yaşam alanına sahip dört kamaralı 68 feet'lik tekne, kokpitin iki yanından açılan kayar kapılarıyla güverteye doğrudan erişim sağlıyor. İç tasarımında sunulan kişiselleştirilebilir özellikleriyle, sahibinin stiline göre düzenlenebiliyor. 70 feet'in altındaki bir katamaran için devrim niteliğinde özelliklere sahip tekne, kıç tarafta su sporları araçları için bir garaja sahip. Garaj kapısı açıldığında ise bu alan geniş bir yüzme platformu haline dönüşüyor. Teknede iki adet 225 beygir motor ya da iki adet 800 beygir motor kullanılabiliyor. ▶

TEKNİK ÖZELLİKLER	
Tam boy 20,50 m	**Motor** 2x225 bg-2x800 bg
Genişlik 10,50 m	**Yakıt kapasitesi**
Su çekimi 1,10 m	4.500 lt-7.000 lt
Ağırlık 48.000 kg	**İletişim**
Kamara 4+1	www.sunreef-yachts.com





OVERBLUE 58
596.000 EURO*

İtalyan tersane Overblue'nin üçüncü modeli olan Overblue 58, boyuna göre maksimum konfor sağlıyor. 150 metrekarelik yaşam alanı olan 17,91 metrelik teknenin flybridge alanı, bu boyda başka bir motoryatta bulamayacağınız kadar ferah. Kullanışlı depolama alanları ve su sporları ekipmanını saklamaya elverişli tekne, üç ya da dört kamaralı olarak satışa sunuluyor. Maksimum iki adet 435 beygir motorla satışa sunulan Overblue 58'in ulaştığı en yüksek hız 22 knot.

TEKNİK ÖZELLİKLER	
Tam boy 17,91 m	**Motor** 2x435 beygir
Genişlik 5,40 m	**Yakıt kapasitesi** 3.000 lt
Su çekimi 1,60 m	**İletişim** www.karina.com.tr
Ağırlık 20.000 kg	
Kamara 3 ya da 4	

*Başlangıç fiyatı





TEKNİK ÖZELLİKLER	
Tam boy 14,23 m	**Motor** 2x225 bg Volvo Penta
Genişlik 7,54 m	**Yakıt kapasitesi** 1.100 lt
Su çekimi 1,10 m	**İletişim** www.gena-yacht.com
Ağırlık 13.000 kg	
Kamara 3-4	

*Başlangıç fiyatı

BAVARIA NAUTITECH POWERCAT 47
512.000 EURO*

Alman Bavaria Yachts'ın katamaran serisinin yeni modeli 14,23 metrelik Powercat 47; lüks tasarımı, yeni nesil teknoloji sistemi, geniş iç hacmi ve düşük yakıt sarfiyatıyla çekici bir seçenek. Üç ya da dört kamaralı versiyonlarla satışa sunulan teknenin güvertesindeki hacimli kullanım alanları, kullanıcılara dış mekânlarda keyifli vakit geçirme olanağı tanıyor. Standart olarak iki adet 225 beygir Volvo Penta D4 motorlarla donatılan Powercat 47'de tercihe bağlı olarak 300 beygir motor da kullanılabiliyor. ▶



TEKNİK ÖZELLİKLER	
Tam boy 15,25 m	**Motor** 2 x180 bg
Genişlik 7,98 m	**Yakıt kapasitesi** 1.200 lt
Su çekimi 1,30 m	**İletişim** www.privilege-marine.com
Ağırlık 25.000 kg	
Kamara 4	

PRIVILEGE EUPHORIE 5
FİYAT BELİRTİLMEDİ

Fransa'nın köklü tersanelerinden Alliaura Marine'e bağlı olan ve 2017 yılında Hanse Group bünyesine geçen Privilege'nin yeni modeli Euphorie 5, Fransız tasarımcı Marc Lombard imzalı. Privilege Serie 5'ten esinlenerek üretilen katamaran estetiği, konforu ve sunduğu güvenlik özellikleriyle adından söz ettiriyor. Dört kamara, tam donanımlı mini bir mutfak, salonda sekiz kişilik yemek alanı ve geniş bir flybridge'e sahip tekne, tasarruflu yakıt tüketimiyle de cazip. Standart olarak iki adet 180 beygir motorlarla donatılan teknenin seyir hızının 12 knot olduğu kaydediliyor.



MARES 45

975.000 DOLAR

Amerikalı Mares'in en popüler katamaran modeli 45 feet'lik Mares 45, filonun diğer modelleri gibi okyanus şartlarına uygun dizayn edildi. Geniş ve konforlu flybridge'inden de kullanıma olanak sağlayan tekne, ilginç tasarım çizgisiyle dikkat çekiyor. Teknenin geniş güverte yapısı ve kullanıcıya sunduğu teknolojik özellikler katamaran gövdeli motoryatlarda görmeye alışık olmadığımız türden ve bu da tekneyi sınıfındaki modellerden bir adım ileriye taşıyor. Altı kişilik konaklama kapasiteyle Mares 45, iki adet 380/480/550 beygir Cummins Zeus motorlarla donatılıyor.



TEKNİK ÖZELLİKLER

Tam boy 13,59 m	2x380/480/550 bg Cummins Zeus
Genişlik 4,57 m	**Yakıt kapasitesi** 1.703 lt
Su çekimi 0,51 m	**İletişim** www.skiper.org
Ağırlık 14.500 kg	
Motor	

8

AQUILA 44

599.732 DOLAR

Motorlu katamaran piyasasında ürettiği teknelerle adından sıkça söz ettiren Aquila'nın yeni katamaranı Aquila 44, kusursuz denizci yapısı ve hayran bırakan performansıyla ön planda. İster birkaç günlüğüne, ister daha uzun süre denizde yaşamaya uygun üç kamaralı tekne, sunduğu pek çok özelliğiyle evdeki rahatlığı tekneye taşıyor. Her türlü hava koşulunda sahip olduğu mükemmel dengeyle Aquila 44, iki adet 225 beygir Volvo D4 motorlar ile satışa sunuluyor. Motor gücü istenirse 300 beygir olarak da tercih edilebiliyor. ▶

TEKNİK ÖZELLİKLER

Tam boy 13,44 m	**Motor** 2x225 bg VOLVO D4
Genişlik 6,56 m	**Yakıt kapasitesi** 1.100 lt
Su çekimi 1,16 m	**İletişim** www.emekmarin.com
Ağırlık 15.900 kg	
Kamara 3	

TEKNİK ÖZELLİKLER	
Tam boy 13,40 m	**Motor** 2x350 IPS 350
Genişlik 6,50 m	**Yakıt kapasitesi** 2.000 lt
Su çekimi 1,30 m	**İletişim** www.turmarin.com.tr
Ağırlık 14.000 kg	
Kamara 3	

*Başlangıç fiyatı

9

FOUNTAINE PAJOT MY 44

624.180 EURO*

Ürettiği katamaranlar tüm dünya tarafından ilgiyle takip edilen Fountaine Pajot'nun Avrupa'da Yılın Yatları/ Powerboat Ödülleri'nde '14 metre ve altı' kategorisi kazananı MY 44; her deniz koşuluna uyumlu konfor özellikleri, güvenli seyir yeteneği ve sunduğu yakıt ekonomisiyle rakiplerinden ayrılıyor. 13,40 metrelik tekne, ünlü İtalyan tasarımcı Pierangelo Andreani imzalı. Çok gövdeli motoryat sınıfında standartlara yenilik getiren MY 44, 21 metrekare genişliğindeki flybridge'i ile de göz dolduruyor. Katamaranın bu bölümü 360 derece panoramik seyir keyfi sunuyor. Kokpit ise düz zeminde iki kanatlı açılabilen büyük bir kapı ile salona entegre olup bütünlük sağlıyor. Üç ya da dört kamaralı olarak tercih edilebilen teknede standart olarak iki adet 350 beygir IPS motorlar kullanılırken, motor gücü 600 beygir olarak da seçilebiliyor.



BALI 4.3 MY

395.000 EURO

Fransız Catana Group markalarından Bali'nin yeni katamaran modeli 4.3, tasarımda Olivier Poncin imzalı. 43 feet'lik tekne, iki, üç ya da dört kamaralı versiyonlarla satışa sunuluyor. Teknede geniş bir oturma alanı ve masası bulunan flybridge ilk dikkat çekenlerden. Bali 4.3 MY'de ana güvertedeki kokpit, salon ve kuzine alanları havuzlukla birleşiyor, bu da geniş ve rahat bir kullanım sağlıyor. Geniş güneşlenme alanlarına sahip tekne, 12 kişi kapasiteli. Katamaranda iki adet 160 beygir motor kullanılıyor. ▶

TEKNİK ÖZELLİKLER	
Tam boy 12,93 m	**Motor** 2x160 bg Yanmar
Genişlik 7,12 m	**Yakıt kapasitesi** 800 lt
Su çekimi 0,90 m	**İletişim** www.ogemgroup.com
Ağırlık 18.600 kg	
Kamara 2-3-4	

11

LEOPARD 43 PC

479.000 DOLAR

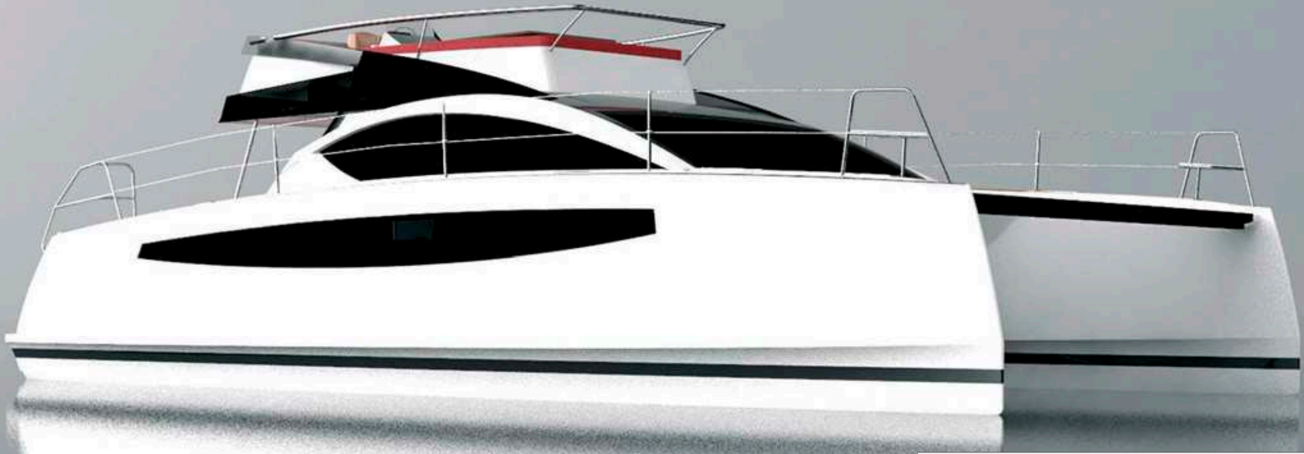
Güney Afrika merkezli katamaran üreticisi Leopard Catamarans'ın daha önce ürettiği 39 PC modelinin yerini alan 12,57 metrelik teknesi Leopard 43 PC, güncellenmiş iç mekânları ve değişik gövde tasarımıyla pek çok deniz tutkununu kendine hayran bırakıyor. Basamaklı özel tasarım gövdesi ile tahmin edilenden yüksek performans sunan tekne, charter için de uygun yapıda. Sunduğu yakıt verimliliği ve yüksek sürüş konforu ile uzun yolculukları ve teknede yaşamı ideal hale getiren 43 PC, üç ya da dört kamaralı seçeneklerle sunuluyor. 42 feet'lik teknede iki adet 320 beygir motor kullanılırken, Leopard 43 bu halde maksimum 24 knot hıza ulaşabiliyor.

TEKNİK ÖZELLİKLER	
Tam boy 12,57 m	**Kamara** 3-4
Genişlik 6,04 m	**Motor** 2x320 bg
Su çekimi 0,99 m	**Yakıt kapasitesi** 800 lt
Ağırlık 11.400 m	**İletişim** www.solodeniz.com

12 COMET 38 PC

315.000 EURO*

İtalyan tersane Comet'in son yılların yükselen katamaran trendine karşılık ürettiği Comet 38 motorlu katamaran, Marc Lombard Yachts Design Group imzalı. İnfüzyon teknolojisiyle üretilen üç kamaralı C38, firmanın tek gövdeli pek çok teknesi gibi uzun yol yapmaya elverişli yapıda. Charter için dört kamaralı ve iki adet 90 beygir motor seçeneğiyle de üretilebilen teknenin en büyük avantajı, rakiplerinden çok daha hafif ve daha dar olması. Standart olarak iki adet 30 beygir dizel motorların kullanıldığı tekne, bu halde 15 knot üzeri süratlere ulaşabiliyor.



TEKNİK ÖZELLİKLER	
Tam boy 11,67 m	**Motor** 2x30 bg/2x90 bg
Genişlik 5,84 m	**Yakıt kapasitesi** 300 lt
Su çekimi 1,59 m	**İletişim** www.atolyekazaz.com
Ağırlık 6.500 kg	
Kamara 3-4	

*Başlangıç fiyatı

AZIMUT S7
Siyah inci

İtalyan Azimut Yachts, yeni modeli S7'de karbon fiber teknolojiyi benimsediğini ortaya koydu ve aldığı ödülle de kararını taçlandırdı. Eylül'de Cannes Boat Show'da suya indirilen ve bu yıl Boot Düsseldorf'ta düzenlenen Avrupa Yılın Yatı Ödülleri'nde (European Yacht of The Year) "45 feet üzeri" kategorisinin kazananı olan Azimut S7, çarpıcı hatları ve yenilikçi teknolojisi ile son zamanların en çok konuşulan yatlarından biri.

Yazı AYÇA GÜÇLÜTEN
Fotoğraflar AZİMUT YACHTS ARŞİVİ









Boy 21,30 m
En 5,30 m
Fiyat
2.320.000 Euro
(mini fly versiyon) ve
2.240.000 Euro (coupe versiyon)
Teslim Mayıs 2018
(Vergisiz ve aksesuarsız İtalya
fabrika çıkış fiyatları.)





Azimut S7'nin ferah iç ve dış yaşam alanları, performans kadar konfor talep edenleri tatmin edecek düzeyde...

İnovatif, Azimut S7'nin performansına ve üstün teknolojik altyapısı ile sportifliğin çağdaş anlayışla harmanlandığı tasarım çizgisine bakıldığında sarf edilecek en isabetli kısa tanım. Ancak İtalyan firmanın spor koleksiyonunun bu yeni modelinde odaklanılan elbette bu kadarla sınırlı değil. S7'nin kendi kategorisinde Avrupa Yılın Yatı ödülünü almasını sağlayan özelliklerinden biri yenilikçi Auto Balance Sistemi. Bu sistem sayesinde seyir sırasında ağırlık dağılıyor ve performans güvenliği artıyor. Elde edilen hafifliğin yaşattığı avantajları ve verdiği haz ise herhalde tahmin edilebilir.

Azimut'un kullanışlı yaşam alanları, çarpıcı gövde tasarımlara ve lüksü üst seviyelere taşıma prensibi malum. Ancak spor yat filosunda işi daha ileri götürüyor, değişik bir biçimde.

Fiber gövde ve karbon fiber üstyapının faydalarından biri de tekne içinde hacmin artmasını, yaşam ve keyif alanlarının çoğalmasını sağlıyor. ▶





Baş taraftaki lounge (üstte, solda). Fly'daki kumanda mahalli (üstte, sağda). Beach alanı (altta, solda) ve kokpit (altta, sağda).





Azimut ile ilk defa çalışan Francesco Guida'nın iç tasarımdaki dokunuşları S7'nin yenilikçi sıfatını hak etmesine destek oluyor.



Zaten S7'nin Francesco Guida imzalı iç tasarımının, kurgulanmış teknik konsept ve performans özellikleriyle, dahası Stefano Righini'nın dış tasarım diliyle bu denli uyumlanması modeli filoda bir adım öne çıkarıyor. Tercih edilen malzemelerin sunduğu üstünlüklere tüm bunlar eklenince sağlam ve güçlü bir yatla karşı karşıya olduğumuz vurgulanıyor.

YENİ VE YENİLİKÇİ ÖZELLİKLER

Azimut S7, yüksek performansı seven ama tasarımdan da ödün vermek istemeyenlere cazip gelecek bir model. Righini'nin dizayn ettiği gövdeye yansıyan ışık ve elmas







Mutfağın kıçta, ana güvertedeki konumu spor bir teknede pek rastlanan bir tasarım tercihi değil (üstte). Sosyal alanların birbirine bağlanması ise S7 ile sunulan en büyük yeniliklerden biri.

şeklindeki pencereler aslında daha ilk bakışta S7'nin belirgin kişiliğini anlatıyor. Başka bir deyişle, firmanın sportif yatlar filosuna getirdiği yenilikler gövdeden başlayarak sinyallerini veriyor. Şaşırtmak, S7 ile hedeflenen reaksiyonlardan biri belli ki. Mutfağın kıçta, ana güvertede konumlandırılmış olması spor bir teknede çok da karşılaşılan bir tarz değil. Yukarı/aşağı ayarlanabilir mekanizmaya sahip iki masası olan yemek alanı, lounge alanına dönüştürülebiliyor. Dört panelli bir kapı ile iç ve dış alanlar genişletiliyor. İki sosyal alanın bu şekilde bağlanması da bir diğer önemli yenilik olarak kaydediliyor. Dinlenmek, sosyalleşmek, güneşlenmek ve eğlenmek için tasarlanan alanlar, hizmet ettikleri amaca göre rasyonel bir biçimde oluşturulmuş.

KENDİ SEGMENTİNDE TEK

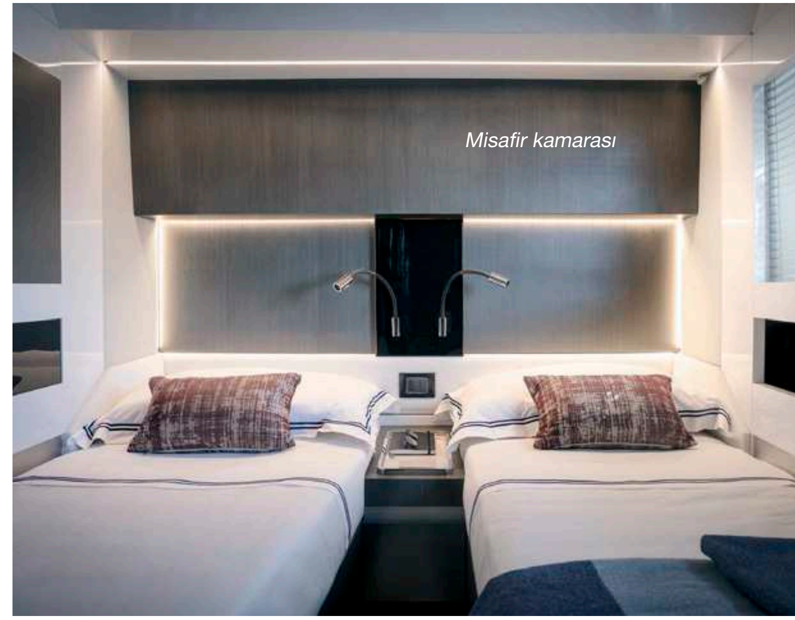
Azimut S7'de gece konforunun kalbi 19 metrekarelik alana sahip master süitte atıyor. Yıkanma ve uyuma alanları arasında bütünlük, genel tasarım yaklaşımının temeli olan yenilikçiliğin altını çiziyor. 1,70 metre yüksekliğindeki bölme ile sağlanan mahremiyet, aynalar, yarı saydam materyaller ve daha önceki modellerden farklı olarak daha büyük dikdörtgen camlar sofistike ve özgün bir ortam yaratıyor süitte. Flybridge ve coupé olmak üzere iki versiyonu sunulan S7'de bir diğer çift kişilik kamara kıç tarafta, iki misafir kamarası (birinde ranza, diğerinde L şeklinde düzenle) ise yatın merkezinde yer alıyor. Kumanda mahallinin ilerisindeki merdivenle erişilen, dört büyük kamara ve üç banyoya alt güvertede ferah ve esnek alan tanınmış. Genellikle daha büyük yatlarda başvurulan ama S7'de de değerlendiren iki yataklı mürettebat alanına erişim kolaylığı da yine yatı farklılaştıran niteliklerden. Azimut S7, kendi segmentinde, dört geniş kamarası, beach platformu ve tender ile jet ski için garajı olan tek yat. Flybridge opsiyonda ikinci bir kumanda mahalli ve flybridge seviyesinde daha fazla alan olduğunu da belirtelim.

SİYAH İNCİ Mİ PLATİNUM MU?

Bir spor yata göre alışılmışın dışında zenginlikte malzemelerin ve konseptin tercih edildiği iç tasarımda Francesco Guida'nın imzası var. Bir süperyata layık bir çizgi yaratan ve buna uygun mobilyalarla özel bir tema oluşturan Guida, İtalyan firma ile ilk defa çalıştı. Şıklığı ve konforu cesur ayrıntılarla (karbon fiber aksanlar dahil) öne çıkarırken inovatif materyalleri kombine ederek zamansız bir stil sunuyor S7'de. Bol miktarda cam kullanımıyla bir hayli ışık alan ve manzaralardan ağırladığı kimseyi mahrum etmeyen yat, en son teknoloji ürünlerle donatılmış.

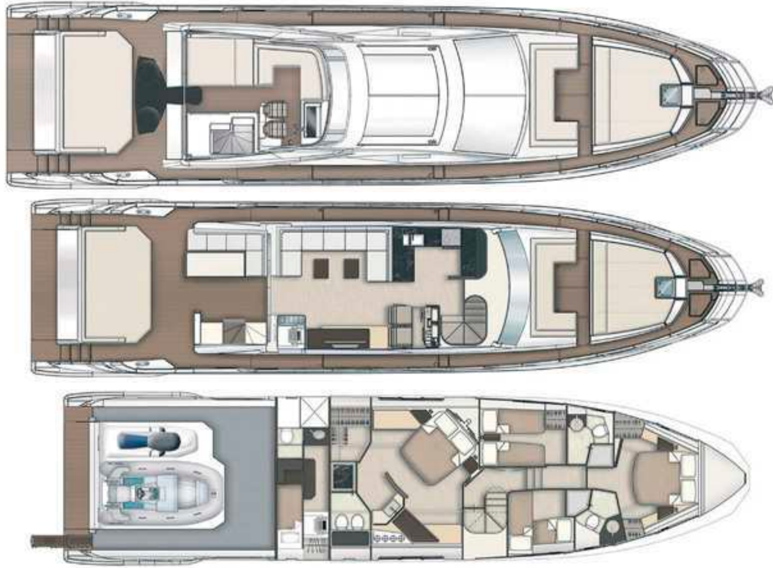
Décor Perla Nera (Siyah İnci) ve Décor Platino (Platinum) olmak üzere iki iç dizayn opsiyonuyla sunulan S7'nin dekorasyonunda da -adlarında da anlaşıldığı gibi- şık ve prestijli alternatifler sunuluyor. ▶


Misafir kamarası


Misafir kamarası


Master süit


VIP banyo



NERISSA/BILGIN 156

Tam boy 21,30 m
Genişlik 5,3 m
Su çekimi 1,3 m
Ağırlık 43.500 kg (dolu)
Maksimum hız 35 knot
Seyir hızı 31 knot
Yakıt kapasitesi 3800 litre

Materyal Karbon+Fiber
Su kapasitesi 1000 litre
Motor seçenekleri 3 x Volvo D13 IPS 1050
Kabin 4+1
Yatak sayısı 8+2

Gövde tasarımı Ausonio Naval Architecture & Azimut Yachts R&D departmanı
İç tasarım Francesco Guida
İletişim www.karina.com.tr

KONFORUN EŞLİKÇİSİ PERFORMANS VE TEKNOLOJİ

Azimut'un spor tekneler filosundaki ödüllü S7'si hafifliği, performansı, benzersiz stili ve geniş yaşam alanlarıyla tekne sahibi ve misafirleri için maksimum rahatlığı sunuyor. Konforun ve fonksiyonelliğin içeriden dışarı, dışarıdan içeri uyumu ise şüpheye yer bırakmayacak ölçüde ortada. Ancak bunca lüks detayın yanında bir spor yata yaraşır performans özellikleri de taşıyor elbette.

Maksimum 35 knot hıza ulaşabilen S7, optimum manevra kabiliyetini minimum motor gürültüsü ve yakıt tüketimiyle sunuyor; zaten yakıt tüketimi otomatik olarak kontrol ediliyor.

Üçlü IPS teknolojisiyle kompakt bir makine dairesine sahip olan S7'in alt güvertede yaşanabilir alanları olmasının sebebi de bu teknoloji. 13 metre uzunluğundaki alanda normalde yüzme platformunda taşınan jet ski ile birlikte tender'ı da taşıyan garaj bulunuyor. Garajın kapalı olduğu zamansa muhteşem bir terasa dönüşüyor. IPS'le sunulan joystick opsiyonu da manevralarda büyük pratikliği getiriyor. Ayrıca yazının girişinde bahsettiğimiz Auto Balance Sistemi'nin bir avantajı da dizel yakıtı tanktan tanka otomatik olarak transfer etmesi; ağırlık dağılımı ve yakıt ikmali için de bu sistemin işlevleri çok önemli. Dizaynı ve performans özellikleriyle özgür ve özgün bir profil çizen Azimut S7'nin en son teknolojiye odaklı olması kendi segmentinde stratejik bir konuma kavuşmasının belli başlı sebepleri arasında yer alıyor. Soğuk olmaktan uzak çağdaş silueti de belki de en çok göz okşayan tarafı.



Yazı MELDA ONBAŞYAN, meldaonb@gmail.com
Fotoğraflar OTAM YACHTS ARŞİVİ

Zamansız tasarımlı İtalyan GIPSY

Showboats Design Awards ve World Superyacht Design Awards'ta "En iyi mühendislik" ve "En iyi yarı deplasman yat" ödüllerinin sahibi 35 metrelik Gipsy, İtalyan yat üreticisi Otam Yachts yapımı. Ralli otomobilleri koleksiyoneri sanayici bir iş adamı için Tommaso Spadolini tarafından tasarlanan Gipsy hız, dinamizm ve konfor standartlarında çıtayı yükseklere taşıyor.









"Gri gövde ve beyaz üst bina kontrastı, yüksek küpeşteleri ve sadece kıç tarafında kullanılan tırabzanlarıyla yat, zamansız bir tasarım çizgisine ve olduğundan çok daha büyük görünen bir tasarıma kavuşuyor."
Tasarımcı Tommaso Spadolini

Otam Yachts'ın Cenova'daki tersanesinde üretilen 35 metrelik Gipsy, sektörde 60 yılı aşkın motoryat tecrübesine sahip markanın en yeni üyesi. Tersane, 2015'te suya indirdiği 25 metrelik, dört adet MTU motorla donatılan Mr. Brown isimli powerboat'la 54 knot'lık hız rekorunu kırmıştı. Şimdi ise Otam adıyla özdeşleşmiş performans; zarif çizgiler, kalitesini her detayda açığa çıkaran tasarım kurgusu ve üstün teknik detaylar ile bir araya gelerek kusursuz bir süperyata hayat verdi.

Deneyimli bir denizci olan İtalyan sahibinin istekleri doğrultusunda, Amerika ve Karayip seyahatlerinde kıyıya olabildiğince yanaşabilmek için 2,20 metrelik su çekimi kriteriyle özel olarak tasarlanan 35,30 metre boyunda ve 7,80 metre enindeki Gipsy, Otam Yachts için birçok ilki de barındırıyor. ▶


SEM
PARKE






35 metrelik Gipsy, Otam Yachts'ın ürettiği ilk alüminyum gövde ve üst binalı tekne olma özelliği taşıyor.

Flybridge güneşlenme terası

Tender garaj

Havuz

Master süitin açıldığı güverte

STANDART DIŞI TASARIM

Otam Yachts'ın ürettiği ilk alüminyum tekne olan Gipsy, markanın çalışma alanına da yeni bir rota çiziyor. Gipsy, ilk özel tasarım teknesine sahip olmak için Otam'a danışan, klasik ralli otomobilleri koleksiyoneri sanayici bir iş adamı için tasarlandı. 35 metrelik gemi kızağı olan yat sahibi, teknesinin ölçülerini de buna göre belirledi. Trawler modellerin ilgi alanına girdiğini, ağırlayacağı misafirler için eğlenceli olmasının yanı sıra kişiye özel alanlarıyla da konforlu bir tekne hayal ettiğini belirtti. Yüksek performanslı süperyatlar yapan Otam Yachts için bu müşterinin istekleri onları yepyeni bir tasarım kulvarına yönlendiriyordu. Marka yöneticileri heyecanlı oldukları kadar, markanın bugüne kadar savunduğu felsefenin dışına çıkmak da istemiyordu. Bu çetrefilli puzzle'ı bugüne kadar 250'nin üzerinde tekneye hayat veren Floransalı tasarımcı Tommaso Spadolini çözdü. ▶

ICE CAT 61

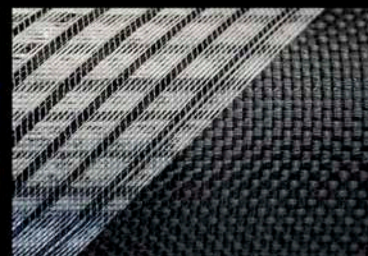
INNOVATION
COMFORT
ELEGANCE

Monohull marine qualities on a super carbon catamaran to ensure safety and fantastic performances.









ICE 33 - ICE 52 - ICE 60 - ICE 72 - ICE 82 - ICE 100 - ICE Cat 61 - ICE Cat 67

ICE YACHTS

LOA:	18.600 m
LWL:	18.600 m
Bmax:	8.200m
DSPL:	13.5 t
Draft:	1.00 / 2.50 m
Main Sail Area:	118 m²
Jib Sail Area 108%:	59 m²
Gennaker area approx:	173 m²
Engine:	55x2 Cv
Water Tank:	390x2 Lt
Fuel Tank:	390x2 Lt
Construction:	Epoxy infusion - Sandwich Carbon
Mast Construction:	Carbon

Atölye Kazaz Otomotiv Tem. Ltd.Şti.
Esentepe Mah. Büyükdere cad.
Oyal İş merkezi no: 108/1 kat 9 Şişli - Istanbul Türkiye

Tel : +90 212 970 0686
Fax : +90 850 220 0451
Gsm: +90 532 213 4668
Email: ercan@atolyekazaz.com

ICE YACHTS s.r.l. - Via delle Arti n° 12 - 26010 Salvirola (CR) - tel. +39.0373.729220 - info@iceyachts.it - www.iceyachts.it

Oturma grubu

İLHAM KAYNAĞI SAHİBİNİN EVİ

İlk defa Otam ofisinde müşteriyle buluşan Spadolini, ilk çizimleri yaptıktan sonra projeyi tamamlamak için ilginç bir talepte bulunarak müşteriyi evinde ziyaret etmek istediğini şöyle ifade ediyor: “Müşterinin karakteri, yaşam biçimi ve stili hakkında daha detaylı bilgi edinmek için en iyi çözüm yaşadığı yeri görmekti. Klasik arabalarla dolu garajı ve çağdaş mimariye sahip villasını görünce yapmamız gerekeni anladım.” Böylece yatın dekorasyonunda ve iç düzenlemesinde; dünü, bugünü ve yarını buluşturan zamansız bir tasarım kültürü ve modern bir dil kurgulanmış. Aşırı parlak, aşırı renkli ve ışığı yanlış yansıtan her türlü malzemeden uzak durularak “sessiz lüks” kavramıyla dekore edilen teknede kırık beyazdan beje uzanan bir skalada açık renkler, fırçalanmış meşe ve deri gibi yüzeyler doğal bir atmosfer yaratmış.


Kaptan köşkü




Yemek bölümü


Salondan alt kamaralara inen merdiven

Salon



Master süit



Çift kişilik misafir süiti



Mutfak

Abartıdan, gösterişten ve gereksiz detaylardan arındırılmış yaşam alanlarında "sessiz lüks" stil hüküm sürüyor.



Bayno



Misafir süiti

KONFOR ODAKLI YERLEŞİM

Sahibinin yaşam stiline uygun olarak tasarlanan yatta havuzluktan salona geçince, kendinizi oturma alanı, sinema sistemi ve gövde genişliğinde yemek alanına sahip 40 metrekarelik bir yaşam alanında buluyorsunuz. Süit şeklinde tasarlanmış dört adet misafir kamarası alt güvertede konumlanıyor. Bu güvertenin ön tarafında ise altı kişilik mürettebatı ağırlayacak dört adet kamara mevcut. Üst güverte ise kaptan köşkü ve yat sahibinin güverteye açılan özel kamarasına ayrılıyor. Flybridge güneşlenme terası olarak şezlong ve dinlenme alanlarıyla tam ortasındaki yuvarlak jakuzi etrafında dekore edilmiş.

HIZ TUTKUSU

Yarı deplasman alüminyum gövdeli ve alüminyum üst binalı Gipsy, Otam Yachts'ın yüksek performanslı ve hızlı genlerinden payına düşen mirası alıyor. İkiz 1.879 beygirlik CAT Acer 32 motorla donatılan süperyat, 20 knot hıza ulaşıyor. 23 bin litre yakıt kapasitesi ve 11 knot'lık seyir hızıyla 2 bin deniz mili menzile ulaşıyor. ⎈

GIPSY

Tam boy 35,30 m
Genişlik 7,80 m
Su çekimi 2,10 m
Deplasman 295.000 kg
Motor 2x1.879 bg CAT
Yakıt kapasitesi 23.000 lt
Temiz su kapasitesi 3.000 lt
Seyir hızı 11 knot
Kamara 1 master süit+4 VIP misafir süiti+6 kişilik 4 mürettebat kamarası
İnşa malzemesi Alüminyum gövde ve üst yapı
İletişim www.otamyachts.it





Milta Bodrum Marina'nın maskotu Sugar da çekimlerde Şenay Gürler'e eşlik etti.

"Su olup akabilmek gerekiyor hayatta"

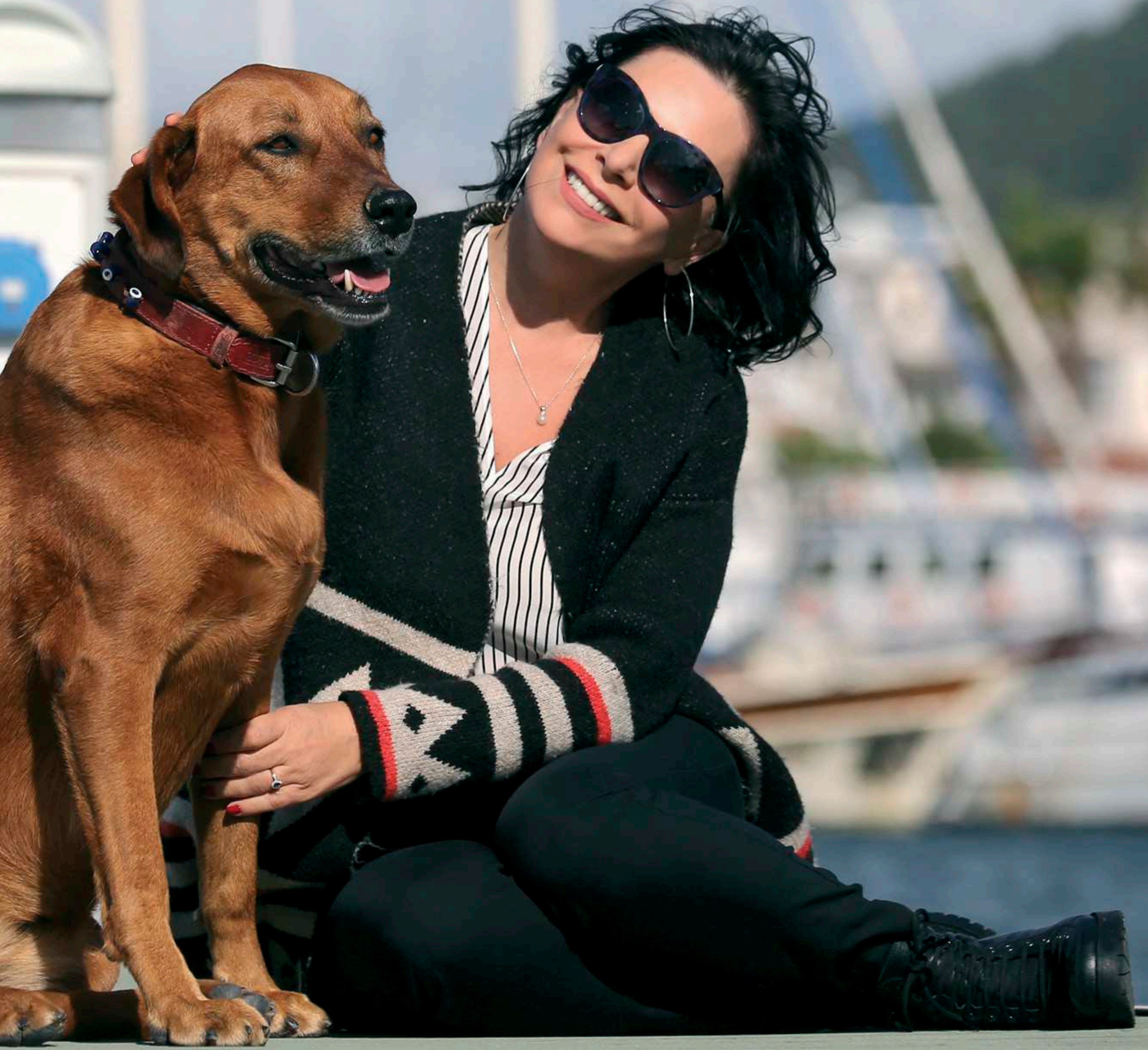
ŞENAY GÜRLER



Yazı ve Fotoğraflar
ÇİĞDEM YURTSEVER
cigdem.yurtsever@gmail.com

Deniz tutkunu, İstanbul âşığı ve son zamanlarda yeni yeni Bodrumlu. Başarılı oyuncu Şenay Gürler'in derin bir deniz sevdası ve teknede yaşama hayalleri var. Natürel güzelliği ve doğaya olan sevgisi gözlerinden okunan, yaşam tarzından da anlaşılan oyuncu şimdilerde Bodrum'un keyfini çıkarıyor. Dizi ve tiyatro çalışmaları nedeniyle bir ayağı İstanbul'da olan Gürler, çocukluğundan bugüne denizle ilişkisini anlattı.

Kara Melek, Biz Size Aşık Olduk, Avrupa Yakası gibi halen hatırlanan dizilerdeki rolleriyle, tiyatroya verdiği büyük emekle ve beyaz perdeye de yakışan yüzüyle seviyoruz onu. Kasap Havası (2017), Korkuyorum Anne (2006) gibi unutulmaz filmlerde ödüle layık bulunan performanslarıyla en beğenilen kadın oyunculardan biri olarak kabul ediliyor. Ülkenin en önemli seslendirme sanatçılarından biri de olan Şenay Gürler'den bahsediyoruz. Sanatçı bu günlerde ikinci sezonunu oynadıkları tiyatro oyunu "Nereye gitti bütün çiçekler" ve Onur Saylak'ın yönettiği "Şahsiyet" adlı dizinin çekimleri için Bodrum-İstanbul arasında mekik dokuyor. Aslen İzmirli ve deniz tutkunu olduğunu bildiğimiz Gürler'in deniz sevdasını, hayallerini, Bodrum yaşamını ve gündeminde neler olup bittiğini konuşmak üzere Milta Bodrum Marina'da buluştuk. Güneşli ama sert rüzgârın oldu-



ğu bir günde Gürler ile keyifli bir sohbetin ardından çekimler için bize marinanın maskotu Sugar eşlik etti. Bodrum'a taşınmasından sonra tekne yaşamına da göz kırpan Gürler'in gönlünde bir yelkenli yatıyor. Kendisiyle hem marinada hem de Sky Marine Aquavit teknesinde çekim yaptık.

Çocukluğunuzda denizle nasıl bir ilişkiniz oldu?
İzmirli olduğum için denizle bağım her zaman, çocukluğumdan beri çok fazlaydı. Daha doğrusu suyla demeliyim. Yazları Urla yolundaki Kalabak'ta yazlığa giderdik. Ama yazlık dediğim babamın kendi yaptığı bir barakaydı ve o yıllar Urla'nın denizi çok güzeldi. Benim için deniz, çocukluktan ve belki de biraz içe dönüklükten dolayı yıldızlarla, Ay'la iç içe geçen bir sonsuzluk oldu hep. Bir de keşke ismim Deniz olsaydı diye çok düşünmüşümdür.

"Benim için deniz, çocukluktan ve belki de biraz içe dönüklükten dolayı yıldızlarla, Ay'la iç içe geçen bir sonsuzluk oldu hep."

Denize dair çocukluk anılarınız var mı?
Babamın kucağında denize girerken denizin içindeki kum tümseklerini balık sanırdım. Basmayayım ve onları öldürmeyeyim diye düşünürdüm. Önce dalmayı sonra da yüzmeyi kendi kendime öğrendim. Deniz benim vazgeçilmezim oldu.

Ve burada, Bodrum'da yeni bir hayatınız var artık. Nasıl aldınız bu kararı?
İstanbul'un yoğunluğundan sonra Bodrum çok radikal bir karar oldu tabii. Erkek arkadaşım Semih (Saygıner) ile beraber aslında ▶

"Teknede yaşadığınız zaman sizi sınırlayan şeylerden uzaklaşmış oluyor ve bu dünyaya ait pek çok şeyi bırakıp özgürleşiyorsunuz."

hep kafamızda bir yerlerde vardı Bodrum'a taşınma fikri. Ben biraz mesafeliydim ama İstanbul'un son dönem daha karmaşık bir hal almasından sonra ben de rahatsız olmaya başladım. Ve geçen sene eylül başında taşındık Bodrum'a.

Peki geldiğinizden beri ne kadar denizde vakit geçirebildiniz?
Ekim ayında tekneyle biraz açıldık. Biraz serindi. Ben suya giremedim ama denizin üzerinde olmak, kokusunu almak bile bana yetti. Su insanı çok rahatlatıyor. Doğa çok güzel ama dedim ya, ben mutlaka denizi de görmeliyim. Daha önce birkaç kere mavi tur da yapmıştım.

"GÖNLÜMÜZDE YATAN BİR YELKENLİ"

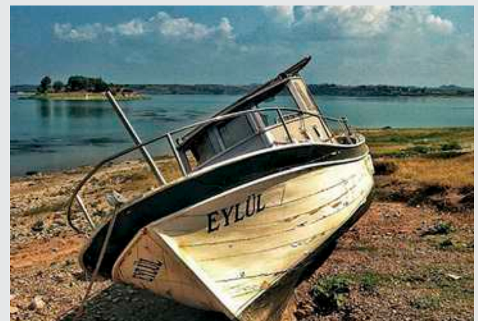
Denizi bu kadar seven biri olarak tekne yaşamı hoşunuza gitti mi peki?
Teknede kimlerle yolculuk yaptığınız çok önemli. Normalde çok iyi arkadaş olduğunuz insanlarla teknede çok farklı olabilirsiniz. Tekne yaşantısı aslında bir turnusol gibi, herkesin farklı yönlerini görebiliyorsunuz. Çünkü belki küçücük bir teknede uzun süre karaya ayak basmadan vakit geçiriyorsunuz, çok acayip bir deneyim. İki kere yaptım, ikisinde de çok keyif aldım. Zorlukları da var tabii ama doğal olmak ve doğayla bütünleşmek lazım. Denizi her zaman tedavi edici buluyorum.

Hiç teknede yaşamak gibi bir hayaliniz oldu mu?
Evet, aslında bana hiç uzak değil. Biliyorsunuz, 1999'da bir deprem yaşadık. O depremden sonra ben teknede yaşamayı kafaya koymuş ve iki köpeğimle bunu yapmayı düşünmüştüm. Teknede yaşadığınız zaman sizi sınırlayan şeylerden uzaklaşmış oluyor ve bu dünyaya ait pek çok şeyi bırakıp özgürleşiyorsunuz. Gereksiz kıyafetlerden, eşyalardan kurtuluyorsunuz. Onun da hayalini kuruyoruz aslında, neden olmasın diyoruz. En iyi tekne arkadaşının teknesi denir ama bir yere kadar. Teknede yaşamanın bir özgürlük olduğunu düşünüyorum. Dayatılan birçok şeyden uzaklaşmak olarak görüyorum. Kendine ait özgür alanı kendi başına kurabilmek gibi geliyor bana.

Tekne alırsanız ne tür bir tekne almayı düşünürsünüz?
Aslında gönlümüzde yatan bir yelkenli ama o konuda çok tecrübeli olmak gerekiyor. Belki zamanla olabilir. Eğitim almak, bir de işin içine girdikçe daha detaylı araştırmak gerekli. Şimdi ne olacağını söylemek için erken biraz. Çünkü denizde olmak ▶

"DENİZİ OLMAYAN ŞEHİRDE YAPAMAM"

"Annemi ve babamı kaybettikten sonra Dokuz Eylül Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi'nde sinema okudum. Okul bitince ya Ankara'ya ya da İstanbul'a gitmem gerekiyordu. Önce Ankara'ya gittim ama gördüm ki ben denizi olmayan bir şehirde yapamam. Denizi olmayan bir şehirde yaşamak çok zor bir şeymiş gibi geliyor. Hep bu İzmirlilikten galiba. Sonra İstanbul'da yaşamaya başlayınca mutlaka deniz manzarası olan bir ev istiyordum. Abbasağa Parkı'nın üstünde deniz gören bir çatı katı tuttum ve orada 14 yıl yaşadım. İnanılmaz, doyumsuz bir deniz manzarası vardı. Benim için su çok rahatlatan bir şey. Hep şunu derim ve şuna inanırım: Su olup akabilmek gerekiyor hayatta, kendini de su gibi tutabilmek lazım."





“Yüzmeyi, hele şnorkelle yüzmeyi çok seviyorum. Bıraksanız, denizde saatler geçirebilirim."

başka bir şey. Suyla şaka olmaz derler ya öyle bir şey. Denizin huyunu suyunu bilmek lazım, insan ruhu gibi. Zaman zaman öfkelenir, fırtına kopar, sonra sütliman olur, aynı insan gibi. Mutlaka yine bir evimiz olur, bir ayağımız karada olur belli bir süre adaptasyondan sonra teknede yaşanabilir. Çok özeniyorum açıkçası. Yani teknede yaşama fikri çok yakın bize.

DÜNYAYI GEZMEK ÇOCUKLUK HAYALİ

Ya su sporlarıyla aranız nasıl?
Kendimi güçlü tutmak için düzenli olarak spor yapıyorum. Yüzmeyi, hele şnorkelle yüzmeyi çok seviyorum. Bıraksanız, denizde saatler geçirebilirim. Çocukken de ellerim buruşana kadar denizden çıkmazdım. Yüzmek zaten çok güzel bir spor. Bir de Kaş'ta tüple dalış yaptım, o da çok farklı bir dünya. Sualtı çok enteresan, bambaşka. Yamaç paraşütü yapmıştım. Biliyor musunuz, yukarıdaki sessizliğin sesi ile denizin dibindeki ses aynı.
Seyahat etmeyi zaten seven biri olduğunuzu biliyoruz.
Evet, geçen sene çok yere gittik Semih ile birlikte. New York'a gittik birkaç kez, bu yıl da düşünüyoruz. Güney Kore'yi ve Vietnam'ı çok sevdim. Gittiğim yerlerde yerel halkla vakit geçirip onları tanımayı seviyorum ben. Onların hayatlarını görmek insanı çok zenginleştiriyor. Vietnam benim için çok çarpıcı bir seyahat oldu bu anlamda. Seyahatlerimiz devam edecek tabii. Semih'in turnuva programı hayli yoğun oluyor. Ben de işten fırsat bulabildiğim zamanlarda onunla birlikte gidiyorum. Çocukluğumdan beri dünyayı gezmek gibi hayalim vardı. Pek çok yeri gezdim. Semih de dünyayı gezmiş zaten. Karadan ya da denizden hemen seyahat etmek için hazır olabilirim, bana gezmek olsun.

“BODRUM'DA TİYATRO YAPILMALI”

Bodrum'da bir hayat kurdunuz ama İstanbul sayfasını da kapatmadınız. Merakla beklenen dizi projelerinden birine dahil oldunuz.
Doğru. İstanbul'u da çok seviyorum gerçekten. Orada da bir düzenim var. Tiyatro ve seslendirme çalışmaları nedeniyle zaten gidip geliyordum. Şimdi dizi nedeniyle daha çok orada kalmam gerekecek.


Şenay Gürler'in maviye ve doğaya tutkusu instagram'da paylaştığı, kendi çektiği, fotoğraflardan da anlaşılıyor.

Lafı açılmışken son dönem işlerinizden biraz bahsedebilir miyiz ?
Mam'Art Tiyatro'yla “Nereye gitti bütün çiçekler” diye bir oyunumuz devam ediyor, ikinci sezonumuzu oynuyoruz. Eve Ensler'ın yazdığı oyunumuzu Tuğrul Tülek yönetiyor. Bosna savaşının sonrasında mülteci olmuş kadınların hikâyesini anlatıyor. Ben Amerikalı bir psikiyatristi oynuyorum. Gayet iyi gidiyor. İstanbul dışında da; Ankara, İzmir, Adana, Mersin ve Çanakkale'de oynadık. 15 Mart'ta Bodrum'da TED Koleji'ndeyiz. Bir de Onur Saylak'ın yönettiği, senaryosu Hakan Günday'ın imzasını taşıyan Şahsiyet adlı dizinin kadrosundayım. İnternetten yayın yapan Puhu TV için çekiliyor.
Aslında Bodrum'da da sanatsal çalışmalar giderek artıyor. Sizin burada kendinize ait bir proje yapma isteğiniz ya da fikriniz var mı?
Aslında var. Burada üretmek isteyen birçok oyuncu ve yönetmen arkadaşım var. Belki tek kişilik bir performans olabilir, henüz düşünce aşamasındayım. İki kişilik bir oyun teklifi gelmişti, belki o olabilir. Tiyatro ağırlıklı bir düşünce benimki. Burada da tiyatro olmalı. Bodrum çok göç alan bir yer ve ciddi bir izleyici potansiyeli var. Ancak tiyatro az. Ben tiyatro izlemek için İstanbul'a gidiyorum. Niye burada da olmasın. Bence burada tiyatro yapılmalı ve ben de bunun bir parçası olmak isterim.
Bodrum'da yaşayanlar olarak biz de çok mutlu oluruz. Hoş geldiniz o halde. Dilerim hep iyi gelir size.
Teşekkür ederim. Galiba kendim için biraz sığınak gibi de görüyorum Bodrum'u. Buraya geleyim, nefes alıp daha güçlü bir şekilde gideyim istiyorum. Daha kış aylarında olmamıza rağmen çiçeklerin açmaya başladığını görüyorum. Papatyalar, laleler açmış her tarafta. Öte yandan mis gibi bir hava, sakin ve sessiz. Evet, iyi geliyor Bodrum bana.



SÜHA UMAR, suha.umar@gmail.com
Fotoğraflar SÜHA UMAR

EGE ADALARI *kimin?*

Geçmiş, tarih olarak kalmalı. Bugünü ise tarihi bilerek ama bugünün koşulları ile geleceğe dönük olarak değerlendirmeliyiz. Aidiyeti antlaşmalarla açıkça belirtilmemiş adaların ve kayalıkların tümü, daha 95 yıl öncesine kadar Osmanlı Devleti'ne aitti. Yunanistan'a verildiğini gösteren bir belge de yoktur.

Leros Kalesi'nden, Pandelli Koyu (önde), Lakki koyu (arkada).

Çok ama çok eski çağlarda Ege Adaları yoktu. Bugün "Ege" dediğimiz denizin yerinde, masal kıtası "Atlantis" vardı. Sonra Tanrıların gazabına uğrayıp battı; Tanrı doğa olduğuna göre, doğanın gazabına da diyebiliriz. Yüksek dağlarının tepeleri, Halikarnas Balıkçısı Cevat Şakir'in "Arşipel" dediği, bugün bizim, "Ege Adaları" dediğimiz kara parçaları olarak suların üstünde kaldı.

"Yok canım!" demeden önce, adaların hepsinde aynı olan flora ve faunaya bakın. Buna üşeniyorsanız, Santorini Adası'nı düşünün. Hani şu patlayıp da etrafı küle ve bugün "santoron taşı" dediğimiz, suda batmayan, "sünger taşı"na boğan ada. Hiç ada patlar mı? Pasifik'teki Krakatoa dışında kaç ada patlamış? Patlayan yanardağdır. Gördünüz mü? "Ege denizi kıtaydı, adalar da dağlardı" diyenler, demek o kadar da haksız değilmiş.

Peki, bu deniz kime aitti? Kimse bilmiyor. Pelasgları ve daha onlar gibi nice kavimleri saymazsak -ki nasıl saymayız- bilinebilen en eski tarihinde, Ege Denizi'nin iki yakasında yani Anadolu ve Teselya ile Mora'da, Luviler yaşıyordu. Hititlerin "Arzava Mektupları"nda adı geçen, bir türlü baş edemedikleri Luviler, bizim Anadolulu atalarımızdır.

Luviler'in Anadolu'dan Teselya'ya geçerken adalara, hiç değilse şöyle bir uğramadıkları düşünülemez. ▶




Tsampika Manastırı'dan Tahtalı Kalesi. Rodos Adası.


Livadhia. İleki Adası

ADALAR KİME AİTTİ?

Sonra aradan yine yüzyıllar, yüzyıllar geçmiş, bu arada ana karalar gibi adalar da sık sık el değiştirmiştir. Ege'de dolaşırken, hemen her adada karşımıza çıkan Hastane (Rodos) Şövalyeleri'ni hatırlıyor musunuz? Bir ara bu adaların hemen tümü onlara aitti. Hastane Şövalyeleri Yunan değildir. Ege'nin ve Ege Adaları'nın, kadim tarihten beri Yunan olduğunu düşünmek, insan aklı ile alay etmektir. Şimdi bana mitolojiden, Miken uygarlığından vs. söz edip kafamı kızdırmayın. Miken uygarlığının, Antik Yunan'ın ve Greklerin bugünkü Yunan ile benzerliği bile yoktur. "Vardır" demek, günümüz Mısırlılarının Akdeniz ve Yunan uygarlığının anası Mısır uygarlığını yaratan insanlarla aynı kişiler olduklarını söylemeye benzer ki, kargaları bile gülmekten tünedikleri daldan düşürür.

Yunanların Ege'nin bu yakasına geçip, Anadolu'da ticaret kolonileri kurmaları çok ama çok sonralara rastlar. "Altın Post"un peşine düşen, Jason ve Argonotlar ile Güzel Helen'i geri almak için Truva'yı yıkmaya gelen Menelaos ve aralarında Akhilleus ile Odysseus'un da bulunduğu arkadaşlarının da Yunan oldukları tartışmalıdır. Kaldı ki, Odysseus dışında hepsi anakaradandı. Odysseus'un yurdu Ithaca Adası da zaten Ege Denizi'nde değildir.

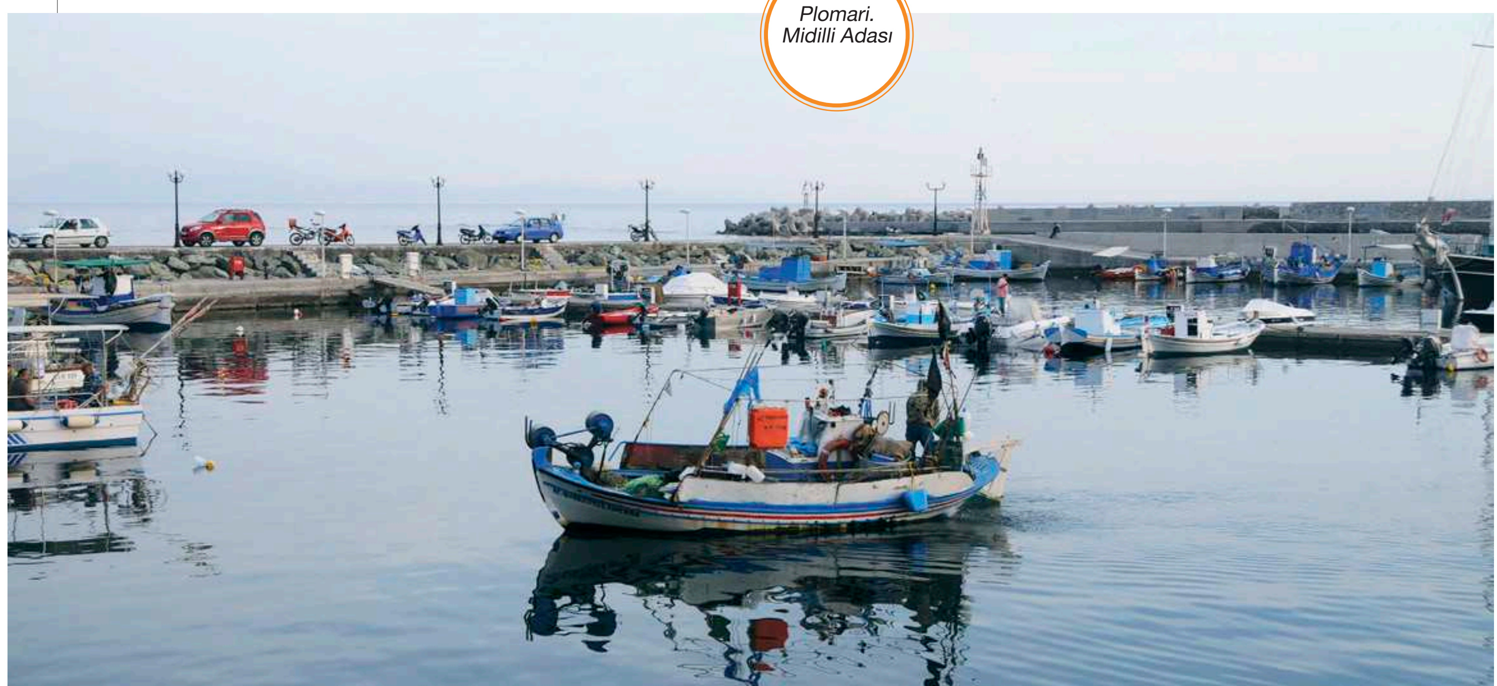
Bizans'ın Doğu Roma olduğunu da düşününce, Ege'nin de adalarının da 1900'lü yılların başına kadar uzun yüzyıllar Yunan olmadığını kanıtlayan bu bölümü kısa kesip, içinde ada olmayan denizden korkan Yunanların, "adadan adaya hoplamak" dedikleri eğlenceye biz de katılalım ve birden, hooop, yakın tarihe atlayalım. Yakın tarih dediysem, yine de yaklaşık 500 yıl kadar öncesinden söz ediyorum.

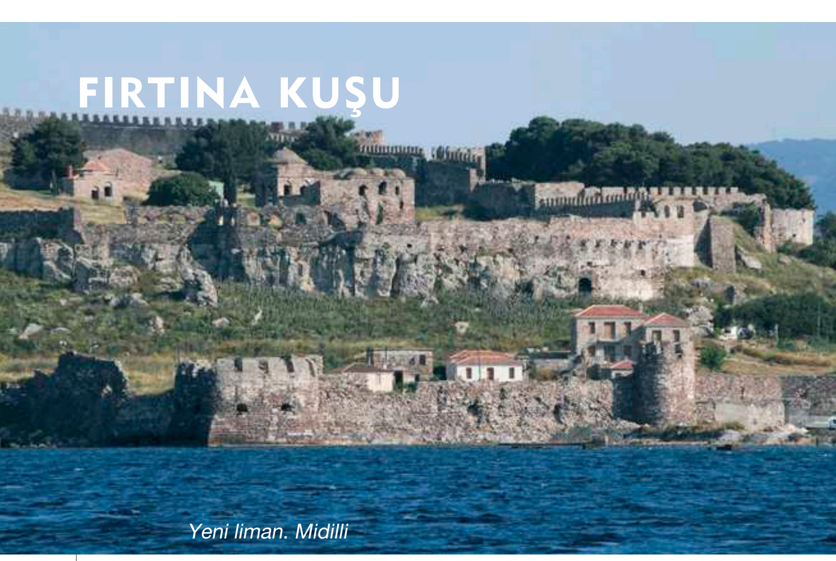
İşte 500 yıl öncesinden, yine yaklaşık 100 yıl öncesine kadar geçen, Ege tarihinde belki de hiç görülmedik uzun bir zaman diliminde, Ege Adaları Osmanlı Devleti'ne aitti. Bugün Oniki Adalar'ın idare merkezi olan Rodos dâhil neredeyse tümü, Rodos Şövalyeleri'nden ve Venedik'ten alınmıştı. Adaların, çoğu kez hiçbir antlaşmada yazılı olmadan, oldu-bittilerle, peyderpey elden çıkması, Balkan ve Trablusgarp savaşları sonrasına rastlar. O zaman bile, bir ikisi dışında çoğu, Yunanistan'a değil, İtalya'ya kaptırılmıştır.

Bugün Oniki Adalar'ın hangisine giderseniz orada ciddi bir İtalyan izi, mimarisi ile karşılaşırsınız. Zaten kitaplar hatta o burnundan kıl aldırmayan Yunan turizm broşürleri bile bunu böyle yazar. Birçok adanın adı bile İtalyancadır. En büyüğünden en küçüğüne kadar hepsinin Türkçe adları vardır. Adalardaki birçok yerin adı, bugün bile Türkçedir.

Ege Adaları'nın Yunan olduğu, bugün de çok tartışmalı, hâlâ kapanmamış bir konudur. Kafanızı karıştırmamak için sorunu basite indirgemeye, Ege'nin belli bir bölümü ile sınırlı tutmaya çalışayım.

"Yunanlar adalarımızı aldılar" ile başlayalım.


Plomari. Midilli Adası


Yeni liman. Midilli



Mikonos. Mokana Adası

ADALARI KİM ALMAYA ÇALIŞIYOR?

Bir süredir, çoğu "hikmeti kendinden menkul" kişiler, Yunanistan'ın Ege'de Türkiye'ye ait adalara el koyduğunu ve Türkiye'nin buna sesiz kaldığını yazıp, çiziyorlar. Haklıdırlar ama kısmen. Birileri de, "adaları biz değil bizden öncekiler verdi" diye, yine doğruluğu kendilerinden menkul savlarla ortada dolaşıyorlar. Haksızdırlar.

Türkiye Cumhuriyeti'nin sınırları, önce Misak-ı Milli sonra da Lozan Antlaşması ile çizilmiştir. Lozan Antlaşması ile Lozan Boğazlar ve onun yerini alan Montreux Sözleşmeleri, Ege'de hangi adaların Türkiye'ye, hangilerinin Yunanistan'a ve hangi adaların da İtalya'ya bırakıldığını açıkça yazar. Lozan'lar 1923, Montreux 1936 tarihini taşır. Burada hemen bir parantez açayım:

Lozan Antlaşması'nı inceletmek, hiçbir konuda farklı bir sonuca varmaya yardımcı olmaz. Olsa olsa, bir taraftan Türkiye Cumhuriyeti'nin temeline dinamit koyarken bir taraftan da Türkiye'yi "yayılmacı" devlet konumuna sokar. Yunanistan Başbakanı Çipras'ı, Lozan Antlaşması'nı savunmak zorunda bırakmak da akıl kârı değildir.

ONİKİ ADALAR VE DİĞERLERİ

Türkiye Cumhuriyeti kurulduğunda, Batnaz (Patmos) ile Rodos-Meis arasında kalan ve Lozan'da, isim isim sayılan Oniki Adalar, İtalya'ya aitti. Türkiye'yi "Müttefikler" yanında II. Dünya Savaşı'na sokmaya çalışan İngiltere, karşılığında, o tarihte Almanya tarafından işgal edilmiş olan Oniki Adalar'ı Türkiye'ye vermeyi önermişti. Maliyeti çok yüksek olacak, yerine getirilip getirilmeyeceği de bilinmeyen bu öneri, yerinde bir kararla, kabul edilmemişti.

Şimdi birileri, "işte gördünüz mü? Vermişler de almamışız" diye zafer çığlıkları atmaya başlayacak. Olsun. Dirayetsizlik edip savaşa girmenin sonunun ne olduğunu tarihte çok gördük. Sonu belli bir filmi tekrar görmeye koşmanın âlemi yoktur.

İsmen tek tek sayılan "Oniki Adalar ve onlara bağlı kayalıklar", biraz da "Müttefikler"in yanında savaşa girmeyi reddeden Türkiye'yi cezalandırmak için, savaş sonrasında Yunanistan'a verildi. Ancak, bir koşul vardı: Türkiye'nin güvenliği açısından önem taşıyan bu adalar silahlandırılmayacak, adalarda asker bulundurulmayacaktı. Türk karasularının[1] içinde kalan adalar, adacıklar ve kayalıklar Türkiye'ye ait olacaktı.

Yine Lozan, bu iki grup dışında kalan ve statüleri belli olmayan adaların, kayalıkların aidiyetinin, ilgili taraflar -Türkiye ile Yunanistan- arasında görüşmelerle belirlenmesini öngörmektedir.[2] Bu, bugüne kadar yapılamamıştır. Yanaşmayan Yunan tarafıdır çünkü tarih boyunca başkalarına yaslanıp, Türkiye aleyhine büyümeyi temel politika olarak benimsemiştir. Aklınca uygun zaman kollar. Tekrar edeyim aidiyeti antlaşmalarla açıkça belirtilmemiş adaların ve kayalıkların tümü, daha 95 yıl öncesine kadar Osmanlı Devleti'ne aitti. Yunanistan'a verildiğini gösteren bir belge de yoktur.

Türkiye Cumhuriyeti'nin aksine Yunanistan, bağımsızlığını aldığı 1829 tarihinden başlayarak, her zaman yayılmacı bir siyaset gütmüştür. Bizim dost bildiğimiz Venizelos, Yunanlar tarafından "Yunanistan topraklarını üç kat büyüten kişi" olarak anılır. Bu büyüme hep Türkiye aleyhine olmuştur. Bu politika bugün de devam etmektedir. Son deneme Kıbrıs'tır. Megali İdea-Küçük Asya macerası gibi o da, Yunanistan için felaketle sonuçlanmıştır.

ÇÖZÜM NEDİR?

Bu yazdıklarımın tümü bizim için tarihtir artık. Ancak Yunan yayılmacı siyaseti Ege Adaları'nda sürmektedir. Bunun son örneği ise Kardak'tır.

Merak edenler için kısaca yazayım. Örneğin, Didim'in karşısındaki Eşek (Agathonissi) ve Bulamaç (Farmakonisi) Adaları Yunanistan'a ait değildir. Türk karasuları dışında kaldıkları düşünülüyorsa, aidiyetlerinin, Türkiye ile Yunanistan arasında görüşme yoluyla belirlenmesi gerekir. Yunanistan ise oldu-bitti ile bu adalara el koymaya çalışmaktadır. Ayrıca her iki adaya da asker ve silah yerleştirmiştir.

Diğer taraftan, Lozan'da ismen sayılan Oniki Adalar'a silah ve asker yerleştirilmesi, bu adaları Yunanistan'a şartlı devreden antlaşmanın açık ihlali Türkiye'nin güvenliğine tehdittir. Türkiye bu konuyu sadece bir kez, 1990'lı yılların ilk yarısında, NATO'da gündeme getirmiştir.[3] Hiçbir iktidar böylesine önemli bir konuyu olması gereken biçimde izlememiştir ve izlememektedir.

30 yıldır Ege Adaları'nda hiç bir şeyin değişmediğini düşünenler; eğer denizin temizliği, yaşamın rahatlığı ve sakinliği, doğanın, mimarinin korunmasından vs. söz ediyorlarsa, doğrudur. Hatta Piri Reis'in peşinde dolaşan ve bugünü geçmişle karşılaştırmalı olarak saptayıp, yazan ▶



Değirmenler. Vrontados. Sakız Adası

biri olarak, 500 yıldır bir değişiklik olmadığını bile söyleyebilirim. Ve bu nedenle de Bodrum'u, Bodrum olmaktan çıkaran ünlü mimarlarımızın sülalesine hayır dua ederek gıpta ile baktığım adalara gittiğim zaman hem üzülüyor hem keyif alıyorum.

Ancak, adaların aidiyeti, yayılmacılık ve silahlandırılmaları konusunda ne yazık ki çok şey değişmiştir. Sakız Adası'nı anlattığım yazıya (Bknz. Sakız Adası, YACHT Türkiye Ekim 2014) bir göz attıysanız, silah ve asker bulunmaması gereken adada, "Askeri tesislerin fotoğrafını çektiğim" savıyla beni sorguya çekmeye kalkan, emekli bir Türk büyükelçisi olduğumu öğrenince de kırdıkları potun farkına varıp, nasıl kaçacaklarını bilemeyen[4] KYP mensuplarını okumuşsunuzdur. Veya İstanköy ile Kilimli-Kelemez (Kalymnos) arasındaki Keçi (Pserimos-Capra) Adası'nın Akyarlar'a bakan burnundaki askeri tesisi görmüş, önündeki denizin, haritalarda, "askeri yasak bölge" olarak işaretlendiğini fark etmişsinizdir. Keçi Adası da adı sayılarak Yunanistan'a bırakılmış bir ada değildir.

Tabii Ege Adaları'nın aidiyeti konusunu tartışırken, Oniki Adalar'ın da batısına geçip, neredeyse Atina'ya yakın adaları da sepete atmaya çalışmamak elimizi zayıflatmamak açısından dikkat edilmesi gereken bir husustur. Ege Adaları'nda Yunan yayılmacılığı nasıl önlenir? Bunu yanıtı 1996 yılında yaşanan Kardak bunalımıdır. O zaman ilk adım olarak ne yapıldıysa şimdi de o yapılmalı ve görüşme masasına oturmadan önce elimiz güçlendirilmelidir. Masaya en azından eşit koşullarda oturmak gerekir. Bir muhalefet liderinin, bir gerçeği yanlış ifade, iktidara geldiğinde ne yapacağını da davul zurna ile ilan etmiş olması, gerçeği değiştirmez. Adalar egemenlik konusudur ve egemenlik sorunları, çözümü en güç sorunlardır. Zamanında gerekli adımlar atılmazsa asıl o zaman savaş olur. Bu açıdan bakıldığında, birkaç hafta önce Yunan Savunma Bakanı'nın Kardak gösterisinin Türkiye tarafından engellenmesi, savaş çıkaracak değil, savaşı engelleyecek bir tutumdur. Yunanistan'a, adalara el koymaya çalışmamak konusunda, diplomatik usule ve dile uygun olarak yapılacak uyarılar da. Epey laf edip, yorulduk. Elimize bir kadeh viski alıp, devam edelim.

BİR BİLENE SORULSUN

Servetin ve paranın kaynağı yasa dışı değilse, paraya faiz alıp rantiye olarak hatta yurtdışında yaşamak da, viski içmek de, hele bugünün Türkiye'si dikkate alındığında, şaşılacak ve ayıplanacak bir davranış değildir. Ayrıca, elinde viski kadehi olanların da ülkenin egemenliğini ilgilendiren konularda görüş bildirmek, en doğal haklarıdır. Ancak, elde viski kadehi olsun olmasın, böylesine bilgi gerektiren konularda ulu orta ahkâm kesmek doğru değildir. Ege Adaları'nda keyifli zaman geçiriyor olmak, egemenlik haklarımızdan vazgeçmemizi haklı göstermez. Unutulmaması gereken, devlet yönetmenin, şirket veya belediye yönetmekten çok farklı ve ciddi bir iş olduğudur.

Arşipel'de keyifle dolaşan Türklerin yabancı bayraklı teknelerinin, Türk bayrağına geçirilmesinin özendirilmesi doğrudur. Bunun, "bir kereye özgü sıfır vergi ile yapılması" ise yanlıştır. Kaldı ki günümüzün yönetim anlayışı, "hele bir geçsinler sonra biz bunun acısını çıkartırız." ilkesine dayanmaktadır. 4,5 metrelik sandalımdan biliyorum. Sandal hikâyemi de yapıldıkları günden beri Türk bayraklı mavi tur teknelerini bile marinalarımızdan kaçıran, marina anlayışımızın nasıl her yönüyle yanlış olduğunu da anlatmayayım, yazı uzamasın.

2000 Euro'luk kayığa bir o kadar da vergi çıkarılırken; gümrük işlemleri bir ayda, o da Ankara'dan, "yeter artık, saçmalamayın." emri gelince bitirilebilirken; yüz dolarlık sahte şirketlere kayıtlı yabancı bayraklı ama Türklere ait milyon Euro'luk teknelerin on beş dakikada gümrükten geçip, Türkiye'ye girebilmesi, hele de bu teknelere vergisiz mazot verilmesi tümüyle yanlıştır. Bir muhalefet liderinin Ege Adaları dâhil, bütün bu gerçekleri yanlış ifade etmiş olması onları yanlış ve gerçek olmaktan çıkarmaz.

Ege Adaları'na dönersek... Geçmiş, tarih olarak kalmalı; bugünü ise tarihi bilerek ama bugünün koşulları ile geleceğe dönük olarak değerlendirmeliyiz. Böyle bilinsin, bilinmiyorsa da, zahmet edilip bir bilene sorulsun vesselam.

Önemli not: Bu yazıda geçen kavramlar ve bazı sözcükler tümüyle rastlantısal olup, Emir Kunt Reis'in, hemen her sözcüğüne katıldığım, "Elinde viski ha!" yazısı (YACHT Türkiye. Şubat 2018) ile bir ilgisi yoktur.

Dipnotlar

1. *O tarihte karasuları 3 mildi. Sonra 6 mile çıkarılmıştır.*
2. *Lozan'ın bu maddesi, uluslararası yargı tarafından, Osmanlı Devleti'ne ait olan ancak Lozan ile vazgeçilen haklarımız dikkate alınarak, Kızıldeniz'deki adalar anlaşmazlığında uygulanmıştır.*
3. *Zamanın Dışişleri Bakanı Hikmet Çetin'in onayı ile bu girişimi yapan kişi olduğum için yakından biliyorum.*
4. *KYP. Yunan Gizli Servisi.*



AMİRAL CEM GÜRDENİZ
gurdenizcem@gmail.com

Protestan denizciliği

Denizcilik, Sanayi Devrimi'ne kadar yavaş gelişti. Zira denizde insanın, geminin, malın ve bilginin hareketi önce küreğe yani insan gücüne, 15. yüzyıldan sonra da rüzgâra tâbiydi. Gemilerin 15. yüzyıldan itibaren okyanusa açıldıklarında kullandığı seyir prensipleri, 18. yüzyıl sonunda bile aynıydı. Modern denizcilik, Sanayi Devrimi'yle doğdu. Sanayi Devrimi'ni başlatan ulus, Protestan İngilizler oldu.

1731'de gök cisimlerinin yüksekliğini ölçmeye yarayan sekstantın bulunması açık deniz seyrini kolaylaştırdı.

Modern tarih boyunca okyanuslarda en uzun süre egemenlik kuran ve deniz ticaretine hükmeden; birinci ve ikinci sanayi devrimlerini başaran, kısacası mavi uygarlık cephesinde yer alan devletlerin tümünün Hıristiyan olması dikkat çekiyor. Onların içinde de Hollanda, İngiltere ve ABD öne çıkıyor. Bu üç ülkenin ortak özelliği halklarının büyük çoğunluğunun Protestan olmaları. Fransa'nın Katolik olmasına karşılık, Fransız denizciliğinin lokomotifi sayılan huguenotlar da (Fransız Protestan'ı) Protestan'dı. Diğer yandan, yine denizci uluslara sahip, ancak üç Protestan ülkeye nazaran daha kısa deniz hâkimiyeti sürdürebilmiş, kronolojik sırasıyla Cenova, Venedik, Portekiz, İspanya ve Fransa'nın da ortak özelliği Katolik olmalarıdır. Aralarında ticarete özellikle deniz ticaretine yönelik büyük farkın nedeni ne olabilir?

Katolik inanç asketizme (çileci veya riyazi hayat biçimini yaşam tarzı olarak seçme ideolojisi) dayanıyordu. Tanrı'ya erişmek, ancak onun dediklerini yaparak mümkündü. Ancak bu pratik yıllar içinde değişikliğe uğramış, kilise siyasi erk kazandıktan sonra ruhban sınıfı gösteriş ve zenginliğe yönelmişti. Özellikle Haçlı Seferleri sırasında ruhban sınıfının askerlerle birlikte savaşlara katılması Katolikleri güç ve zenginliğin tuzağına düşürdü. Diğer yandan İsa'nın "Kendinize yetecek kadar kazanın, zenginlerin cennette yeri yoktur" öğretisinden de sapmak istemiyorlardı. Asketizm, her yapılan dünyevi işin cennete gitmek ve iyi Hıristiyan olmaya yönelik olması gerektiğini öğretiyordu. Katolik öğretinin tersine Protestanlık, çalışmayı ve kazanmayı ibadetin bir şekli olarak görüyordu. Onlara göre insan, doğuştan itibaren günahkârdı. Kiliseler ve gösterişli ayinler insanı günahlarından arındıramazdı. Protestanlık, duygulara karşı direnmeyi ve erdem sahibi olmayı hedefliyordu. İnsan günahlardan ancak üreterek ve çalışarak kurtulabilirdi. Tanrı'nın seçilmişleri, işindeki başarıya göre kutsadığına ve işe sadakatin esas olduğuna inanıyorlardı.

"Haçlı Seferleri sırasında ruhban sınıfının askerlerle birlikte savaşa katılması Katolikleri güç ve zenginliğin tuzağına düşürdü."

Protestanlık ve de özellikle Kalvinizm'de (John Calvin'in 16. yüzyıl başlarında ortaya attığı görüşlere dayanarak kurulan bir Hıristiyanlık mezhebi) mesleğe bağlılık ve işte en iyi olmak hedefleniyordu. Alman düşünür Goethe de "insan kendini eylemleri ile tanımlar" diyordu. Kalvinistler boş zamana, boş konuşmaya, lükse ve hatta fazla uyumaya bile karşıydı. Varlıklı olanın lükse veya hedonizme kapılmasına şiddetle karşı çıkıyor, servet artımının yeni işler ve yeni üretim yaratmaya yönelik olmasını istiyorlardı. Onlara göre fakir olmayı arzulamak, bilerek hasta

[2] JANUARY 1767.

Days of the Month.	Days of the Week.	Sun's Longitude. s ° ′ ″	Sun's Right Afc. in Time. h ′ ″	Sun's Declin. South. ° ′ ″	Equat. of Time Add. ′ ″	Diff. ″
1	Th.	9. 10. 57. 44	18. 47. 42	23. 1. 6	4. 7	28
2	F.	9. 11. 58. 56	18. 52. 7	22. 55. 50	4. 35	28
3	Sa.	9. 13. 0. 8	18. 56. 31	22. 50. 6	5. 3	27
4	Su.	9. 14. 1. 20	19. 0. 55	22. 43. 56	5. 30	27
5	M.	9. 15. 2. 32	19. 5. 19	22. 37. 18	5. 57	26
6	Tu.	9. 16. 3. 43	19. 9. 42	22. 30. 13	6. 23	27
7	W.	9. 17. 4. 53	19. 14. 5	22. 22. 42	6. 50	25
8	Th.	9. 18. 6. 2	19. 18. 27	22. 14. 45	7. 15	26
9	F.	9. 19. 7. 11	19. 22. 49	22. 6. 21	7. 41	24
10	Sa.	9. 20. 8. 20	19. 27. 10	21. 57. 32	8. 5	24
11	Su.	9. 21. 9. 26	19. 31. 30	21. 48. 17	8. 29	24
12	M.	9. 22. 10. 34	19. 35. 50	21. 38. 36	8. 53	22
13	Tu.	9. 23. 11. 40	19. 40. 9	21. 28. 31	9. 15	22
14	W.	9. 24. 12. 45	19. 44. 27	21. 18. 1	9. 37	21
15	Th.	9. 25. 13. 49	19. 48. 46	21. 7. 6	9. 58	21
16	F.	9. 26. 14. 54	19. 53. 3	20. 55. 47	10. 19	20
17	Sa.	9. 27. 15. 57	19. 57. 19	20. 44. 4	10. 39	19
18	Su.	9. 28. 17. 0	20. 1. 35	20. 31. 58	10. 58	18
19	M.	9. 29. 18. 2	20. 5. 50	20. 19. 28	11. 16	18
20	Tu.	10. 0. 19. 4	20. 10. 4	20. 6. 35	11. 34	17
21	W.	10. 1. 20. 5	20. 14. 18	19. 53. 20	11. 51	16
22	Th.	10. 2. 21. 6	20. 18. 30	19. 39. 43	12. 7	16
23	F.	10. 3. 22. 6	20. 22. 43	19. 25. 43	12. 23	15
24	Sa.	10. 4. 23. 6	20. 26. 54	19. 11. 22	12. 38	14
25	Su.	10. 5. 24. 5	20. 31. 5	18. 56. 40	12. 52	13
26	M.	10. 6. 25. 4	20. 35. 14	18. 41. 37	13. 5	12
27	Tu.	10. 7. 26. 2	20. 39. 23	18. 26. 14	13. 17	12
28	W.	10. 8. 26. 58	20. 43. 31	18. 10. 31	13. 29	10
29	Th.	10. 9. 27. 54	20. 47. 39	17. 54. 28	13. 39	10
30	F.	10. 10. 28. 49	20. 51. 45	17. 38. 6	13. 49	9
31	Sa.	10. 11. 29. 43	20. 55. 51	17. 21. 25	13. 58	8

JANUARY 1767. [3]

Days.	Semidiameter of the Sun. ′ ″	Time of D° paffing the Meridian. ′ ″	Hourly Motion of the Sun. ′ ″	Logarithm of the Sun's Diftance.	Place of the Moon's Node. s ° ′
1	16. 19, 2	1. 10, 8	2. 32, 9	9,992665	10. 11. 28
7	16. 19, 1	1. 10, 6	2. 32, 8	9,992717	10. 11. 9
13	16. 18, 8	1. 10, 2	2. 32, 7	9,992847	10. 10. 50
19	16. 18, 2	1. 9, 6	2. 32, 6	9,993078	10. 10. 31
25	16. 17, 5	1. 9. 0	2. 32. 3	9,993401	10. 10. 12

Eclipfes of the SATELLITES of JUPITER.

I. Satellite. Immerfions. D.	h ′ ″	II. Satellite. Immerfions. D.	h ′ ″	III. Satellite. D.	h ′ ″
1	20. 56. 15	1	0. 8. 34	4	15*22. 47 I.
3	15*23. 50	4	13*23. 22	4	18*40. 20 E.
5	9. 51. 27	8	2. 38. 13	11	19. 17. 36 I.
7	4. 19. 4	11	15*53. 13	11	22. 34. 21 E.
8	22. 46. 44	15	5. 8. 23	18	23. 12. 56 I.
10	17*14. 22	18	18*23. 39	19	2. 28. 57 E.
12	11*42. 8	22	7. 39. 9	26	3. 8. 53 I.
14	6. 9. 50	25	20. 54. 50	26	6. 24. 11 E.
16	0. 37. 38	29	10*10. 41		
17	19* 5. 29				
19	13*33. 22				
21	8. 1. 17				
23	2. 29. 13				
24	20. 57. 12				
26	15*25. 15				
28	9*53. 19				
30	4. 21. 28				
31	22. 49. 39				

IV. Satellite.

D.	H. ′ ″
8	17*15. 59 I.
8	21. 14. 19 E.
25	11* 7. 4 I.
25	15* 0. 48 E.

B 2

1767 yılında İngiliz Kraliyet Gözlemevi tarafından hazırlanan ilk notik almanak.

olmak gibiydi. 17'inci yüzyılda İngiliz düşünür ve tarihçi Dayle, Hollanda'daki sermaye birikimini Kalvinizm'e bağladı. Calvin'e göre halk fakirse Tanrı'ya bağlı kalır, zenginleştikçe uzaklaşırdı. Protestanlığın bu öğretisi, yeni zengin bir sınıf yarattı. Sanayi Devrimi'nden sonra köylü ve çiftçiyi işçi sınıfına ve sonra burjuvaziye dönüştürdü, hepsinden önemlisi sınıf atlamanın yolunu açtı. Protestan kapitalistler, kiliseye zaman içinde kayıtsız kaldılar. Böylece reform protestanlığı yaratarak, çalışmaya ve meslek sahibi olmaya kutsallık getirdi. Öyle ki bazı Kalvinistler daha da ileri giderek "tek ödev çalışmaktır" dediler. Yıllar içinde Kalvinizm nedeniyle burjuva sınıfı kazandı ve kazancını yeni yatırımlara yöneltti.

İngiliz düşünür Wesley, "Zenginlik artarsa din azalır" demişti. Ona göre Protestanlık, hem tutumlu olmayı hem de servetin artmasını istiyordu. Böylece Protestan ülkelerde Katoliklerin başını çektiği Tanrı'nın Krallığını arama savaşı, yüzyıllar içinde yerini dünyevi yaratıcılığa ve üretime bıraktı. O dönem genelde Katolikler, hümanizmanın temel bilimlerinde ve teolojik öğrenim görürken, Protestanlar zamanının teknik okullarında (inşaat, gemi yapımı, demircilik vb.) öğrenim görüyordu. İyi bir Protestan kapitalist için yaşamın amacı, kazanmak olmalıydı. Ama bu maddi serveti artırmak yönünde değil, başarmak ve daha fazla üretmeye odaklanmalıydı. Böylece Protestanlar sayesinde kapitalizm, Avrupa ve Amerika'da yeşermeye başladı. Kapitalizmin amacı, merkeze kaynak çekmek ve sermaye birikimi sağlamaktı. Denizcileşme sayesinde sömürgecilik ve uluslararası ticaret üzerinden şekillenen merkantilizm (16. yüzyılda Batı Avrupa'da başlamış ekonomik bir teori) ile devletler, servet biriktirdi. 1648 yılında Vestfalya Antlaşması'ndan sonra, ulus devletler kendi sermaye birikimlerini ve ekonomilerini korumak için de gümrük duvarları ve hukuk sistemleri geliştirdiler. 1774 yılında yayımlanan Adam Smith'in "Ulusların Zenginliği" isimli eseri ile kapitalizm yeni bir evreye girdi. Artık erken Protestan kapitalistlerin dikkat ettiği 'toplumun yararı prensibi' terk edilmişti. Kapitalizmin, Sanayi Devrimi'nden de etkilenen aç gözlü dönemi başlamıştı. Artık üretilen mallar çok yüksek kâr ile satılıyordu. 18. yüzyıl sonunda başlayan emperyalizm sayesinde merkeze kaynak çekmek için -gerekirse silah kullanılırken- küresel temelde devletler ile ticaret ve kredi anlaşmaları dönemi başlatıldı. Kapitalizm dünyayı savaş ve finansla yönetiyordu. Savaşların kredisini sağlayan tüm finans kaynakları da, gelişmiş ve denizcileşmiş emperyalist devletlerden çıkıyordu. Protestanların kazançları arttıkça denize daha çok yatırım yaptılar. Ancak zamanla Protestan ahlakı da hedonizme ve zahmetsiz kazanca yenik düştü. Bunun en güzel örneği şüphesiz köle ticaretiydi. 16'ncı yüzyıldan sonra bu ahlak ve insanlık dışı ticareti en çok Protestan ülkeler yaptı. Denizcilik, Sanayi Devrimi'ne kadar yavaş gelişti. Zira denizde insanın, geminin, malın ve bilginin hareketi önce küreğe yani insan gücüne, 15. yüzyıldan sonra da rüzgâra tâbiydi. Gemilerin 15. yüzyıldan itibaren okyanusa açıldıklarında kullandığı seyir prensipleri, 18. yüzyıl sonunda bile aynıydı. Modern denizcilik, Sanayi Devrimi'yle doğdu. Sanayi Devrimi'ni başlatan ulus, Protestan İngilizler oldu. 1731 yılında bir İngiliz tarafından gök cisimlerinin yüksekliğini ölçmeye yarayan sekstantın bulunması açık deniz seyrini kolaylaştırdı. 1767 yılında, İngiliz Kraliyet Gözlemevi tarafından ilk notik almanak hazırlandı. Ancak boylam hâlâ bulunamıyordu. Sitim makinesi ve gemide yalpadan etkilenmeyen zemberekli saatin 1773 yılındaki icatları Trafalgar Deniz zaferinden, II. Dünya Savaşı sonuna kadar sürecek Pax Britannica dönemini başlattı. Zemberekli saat en büyük devrim oldu. Artık ufuk hattının ve gök cisimlerinin gözlemlendiği her yerde sağlıklı fiks mevki elde edilebiliyordu. Bu icatlar denizcilik ve kapitalizmi coşturdu; kapitalizmin emperyalizme dönüşümü hızlandı.

"Gemilerin 15. yüzyıldan itibaren okyanusa açıldıklarında kullandığı seyir prensipleri, 18. yüzyıl sonunda bile aynıydı."

Son 300 yıldır okyanus ve denizlerde hâkim olan Anglo-Amerikan düzeni, kapitalizmin gelişmesini ve 1973 sonrası neo-liberal okula dönüşmesini sağladı. Ancak günümüzde Protestan okulunun etki alanındaki bu düzen, yani Washington konsensüsü, Pekin konsensüsü tarafından zorlanıyor. Çin'in de bir felsefe toplumu olduğunu hatırlatalım ve kendi tarihimizi sorgulayarak gelecek için dersler çıkaralım. ⎈



Yazı ve Fotoğraflar PROF. DR. TALAT KIRIŞ
talatkrs@gmail.com

Orsa keyfi

SEYYALE İYON DENİZİ YOLUNDA

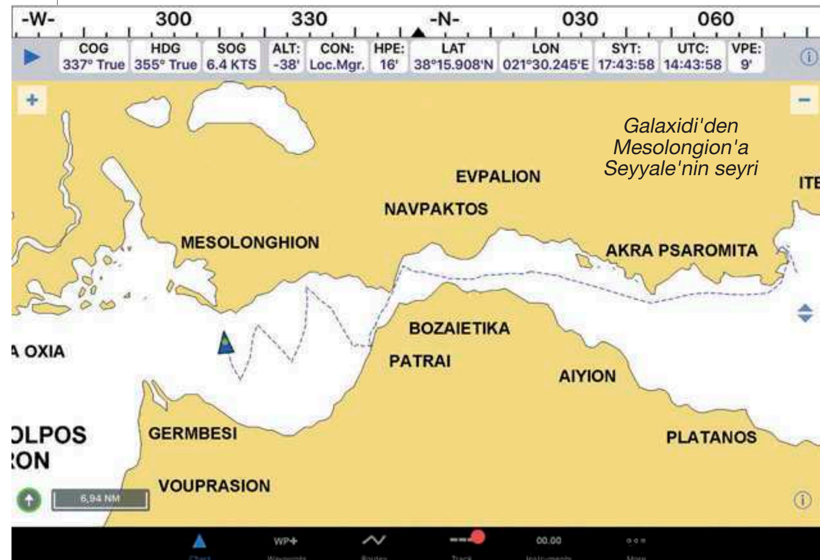
Patras, Mesolongion ve Zakintos

Seyyale orsayı sever. Patras Körfezi'nin kuzeybatısındaki Mesolongion'a gideceğiz. Tam arma yelkenleri açıp, geniş Patras Körfezi'nde 7,5-8 knot arası yolla tramola atarak ilerliyoruz. 17 deniz mili yolu, tramolalarla iki misline çıkartıyoruz ama ne gam.

Yunuslarla yarışıyoruz.

Patras Marina'da günbatımı

Palamarları bırakıp 11Ekim sabahı Galaxidi'den keyifle çıktık diyecektim ama çıkamadık. Dün yanımıza yanaşan katamaran tahmin ettiğim gibi zincirimizin üzerine demir atmış. El kol, bağırış çağırış yandakileri uyandırıp zinciri salmalarını anlatabildik ve çapayı bir yere kadar çektik ama hâlâ suyun 1 metre altında duruyor. Irgatı da daha fazla zorlamak istemiyorum. Mayoyu giydiğim gibi sabah banyosu. Küpeşteden sarkıtılan halatı, zincirin altından geçirip Ertan'a uzatıyorum, o da koçboynuzuna volta ediyor. Çapayı aşağı sarkıtıp katamaranın zincirinden kurtarıp yol veriyoruz Seyyale'ye.

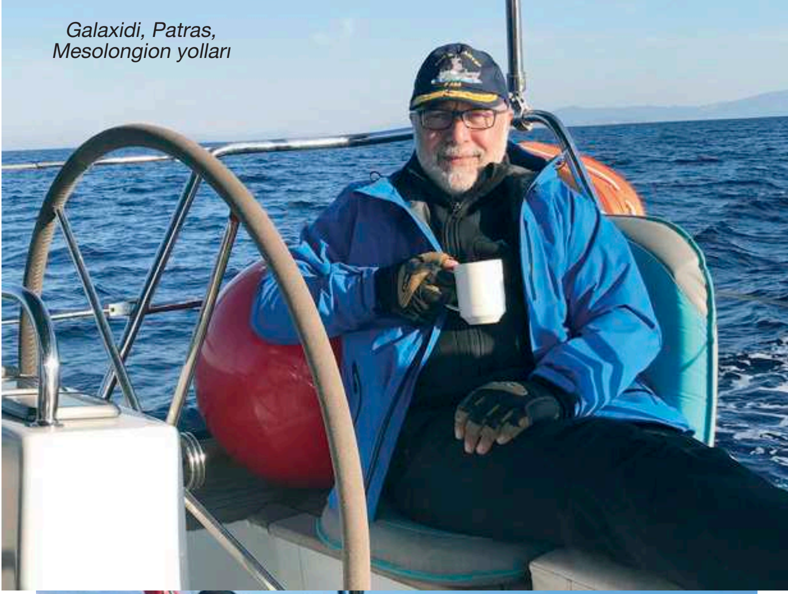


Galaxidi'den Mesolongion'a Seyyale'nin seyri

Bugün hedef Patras. Rio Antirrio Köprüsü'nün altından geçeceğiz. Bu köprü dünyanın en uzun asma köprülerinden biri, 2 bin 880 metre. Yunan anakarasını, Peleponnes (Yarım) Adası'na bağlıyor. Batıya giden tekneler köprünün kuzey tarafından, doğuya gidenler güney tarafından, ticari gemiler de ortadan geçiyor. Yine de köprüye 5 mil mesafedeyken köprü kontrole çağrı yapıp izin almak ve hangi taraftan geçiş izni verdiğini sormak gerekiyor. Yolu yarıladığımızda doğu-kuzeydoğudan bir esinti başlıyor, hemen yelkenleri açıp motoru kapatıyoruz. 5,5 knot'la yol aldırıyor bize tam arma geniş apaz seyir. Rüzgâr biraz artıyor, 6-6,5'leri buluyoruz. Allah bin bereket versin.

KÖPRÜ ALTINDAN 'MOTORSUZ' GEÇİŞ

Köprüye 5 mil kala çağrı yapıp izin istiyoruz. "Kuzey taraftan geçin, köprünün üç ayağı iskelenizde, bir ayağı sancakta olacak şekilde" diye bildiriyorlar. Şanımız yürüsün, "Köprünün altından yelkenle geçelim" diyorum. ▶



Galaxidi, Patras, Mesolongion yolları





Bu arada rüzgâr iyice pupaya doğru drise edince cenovayı kapatıp ana yelkene istenmeyen kavançaya karşı önleyici koyuyorum, işe de yarıyor biraz sonra. Önce Yunan anakarası tarafındaki Antirrio'ya iyice yaklaşıp kavança atıyoruz ve köprünün kuzey tarafındaki açıklıktan Patras'ı kerteriz alıp yönleniyoruz. Hafif bir yağmur atıştırıyor arada. Köprüye yaklaşırken bir daha çağrı yapıyoruz kural gereği, devam komutu geliyor. İrem'in gözü bir o tarafa, bir bu tarafa vızır vızır geçen feribot ve araba vapurlarında; motoru açmadan geçmek pek akıl kârı değil gibisinden bakıyor. Yunanistan'da feribotlar asla sizi dikkate almaz, siz kendinizi koruyacaksınız. Neyse, köprünün altından kazasız belasız geçiyor Seyyale.

Patras'ta ticari limanın doğusunda belediyeye ait bir marina var. Rehber kitap, su çok sığ olduğundan içeri girince mendireğe yakın seyir yapın diye yazıyor. Bu tavsiyelere seyahat boyunca uymaya çalıştık ve gerçekten de yazılanların önemini birçok kez yaşayarak gördük. Mendireğe yapışarak seyir yapıyor, bir yandan da etrafa bakınıyoruz. Çağrı yapabileceğimiz bir kanal da yok. İçerde küçük bir motorbot çocuklara manevra ve yanaşma eğitimi veriyor. Onun kaptanı bir yer işaret ediyor. Kıçtankara yaklaşıp İrem'i karaya çıkartıyoruz. Ona koltuk halatlarını veriyoruz, önde de Ertan tonozu bağlıyor. Hemen önümüzde iskeleye aborda olmuş 7-8 metre, kıçında dıştan takma motoru olan bir yelkenli var. Kaptanıyla selamlaşıyoruz. Romanya'dan gelmiş buralara. Birazdan çıkacağım diyor, Sicilya'yı tutacakmış. Baksanız, Bostancı'dan Adalar'a gitmeye korkarsınız bir tekne. Kaptan görmüş, geçirmiş bir "solo sailor" (tek başına yolculuk yapan denizci). Belli, arka bahçesinde yapmış tekneyi. Rüzgârın kolayına, pruvan neta olsun diyoruz kendimizce, halatları bırakmak için bile yardım istemiyor, otomatiğe bağlamış, yavaşça ayrılıyor iskeleden.

Gecikmiş öğle yemeği olarak makarnamızı yapıp bugünkü keyifli yelken seyri şerefine şarabımızı devirdik. Ekip uykuya çekildi, ben marina ofise gidip kaydımızı yaptırdım. Klasik Yunanistan; 40 euro, ister bir gün kal, ister iki. Akşam güneşi marinadaki tekneleri kızıla boyayıp batıyor. Marinalarda güneşin doğuşu ve batışı beni her zaman masal diyarlarına götürür. Yelkenlilerin direkleri bazen kargılarını dikmiş şövalyeler gibi, bazen bir robotlar ordusu gibi rüzgârın uğultusuyla karışıp hayal dünyamı besler. Ancak bu akşam batıda kaybolan güneşin ışınları direkler arasından süzülüp "İyon Denizi'ne hoş geldiniz" der gibi.

Mesolongion, suyun içinde bir göl-ada veya ada-göl...

TAM YELKEN HAVASINDA MESOLONGİON'A

Ekip uyanıyor. Bir taksiye atlayıp Patras merkeze gidiyoruz. Bir kilometre uzunluğunda bir cadde trafiğe kapatılmış, yaya yolu yapılmış. Pırıl pırıl parke taşlar, yandaki kaldırımlar siyah, beyaz ve pembe mermerden. İnsan özeniyor. Bizim gözbebeğimiz İstiklal Caddesi kaç kere değişimden geçti. Hepsi birbirinden çirkin ve daha bir yıla kalmadan ağzı yüzü bir tarafa giden kaldırımlar, döşemeler. Bodega diye bir lokanta buluyoruz. Güzel akşam yemeği sonrası Marina'ya yürüyoruz. Rumen kaptan duş ve tuvaletlerin anahtarını vermişti. Marinadan çok, bir hapishane veya toplama kampının duşu-tuvaleti kalitesinde karşılaştığımız manzara. Berbat sözcüğü durumu en iyi ifade eden sözcük. Bir günlüğüne 40 euro verdiğiniz bir yerde biraz daha iyisini bekliyor insan.

12 Ekim sabahı Seyyale'yi güzelce yıkayıp omletimizi yedikten sonra marinanın karşısındaki denizcilik malzemeleri satan mağazaya gidiyoruz. Bir balon usturmaçaya daha ihtiyacımız var onu alıyoruz. Dönüşte Seyyale'yi iyice neta ettikten sonra saat 14.00'te yola çıkıyoruz. Hava tam yelken havası, 3 Beaufort kafadan esiyor. Seyyale orsayı sever. Patras Körfezi'nin kuzeybatısındaki Mesolongion'a gideceğiz. Tam arma yelkenleri açıp, geniş Patras Körfezi'nde 7,5-8 knot arası yolla tramola atarak ilerliyoruz. 17 deniz mili yolu, tramolalarla iki misline çıkartıyoruz ama ne gam.

YUNUSLARLA YOLCULUK

Mesolongion'un karşısına gelince yelkenleri indiriyoruz. Bu sırada İrem ilerde suyun üstündeki fıskiyeleri görüyor. Büyük bir yunus sürüsü ters yönde hareket halinde. Hemen dümeni kırıyoruz. Az devirde biz onlara doğru giderken onlar da dönüp bize doğru geliyorlar. Epey bir gösteri yapıyorlar önümüzde. Seyyale'yle yarışırken yan dönüp bize bakmaları yok mu, en çok da onu seviyoruz. Yunus beyni gelişmişlikte insana en yakın canlı beyni, şempanzeyle birlikte. Son derece zeki, bir o kadar da sevimli yaratıklar. Güneş ufukta iyice alçaldığında dümeni çeviriyoruz Mesolongion'a.

Burası ilginç bir doğa parçası. Patras Körfezi'nin kuzeybatı sahili İyon Denizi'ne kadar sığ lagünlerden oluşuyor. Mesolongion, denizden 2,5 mil içerde bir göl gibi suyu derin bir alan; adeta lagünün ortasında sudan bir ada. Oraya ulaşmak için derinliği 5-6 metre daracık bir kanaldan geçmek gerekiyor. İki yanı şamandıralarla işaretlenmiş. Kanaldan geçişte adeta bir slayt gösterisi izliyoruz. Kanalın iki yanında ahşaptan, önlerinde lagüne has uzun balıkçı kayıklarının bağlı olduğu iskeleler bulunan rengârenk balıkçı kulübeleri var. Gün batımının son ışıkları etraftaki sığ suyu sarı-turuncu renge boyuyor. Lagünde dolaşan balıkçıl kuşları sırtlarını batan güneşin ılık okşamalarına vermiş uzun gagalarıyla akşam beslenmesinde. ▶


Lagünde yansımalar ve renk oyunları...


Seyyale ile köprü geçişi...

Mesolongion'a ulaştığımızda artık hava kararmış durumda. İçerde güzel bir marina var, çağrı yapıyoruz ama yer yok diyorlar, oysa önümüzde bir sürü yer var, görüyoruz. Marinanın lokantası da ışıl ışıl, kalabalık, ama bizi istemediler. İlerde şehrin beton iskelesine aborda olmak mümkün. Nitekim bir hayli yelkenli var o tarafta, ama biz alargada kalmaya karar veriyoruz. 8 metreye demirimizi bırakıp, beş katı da kaloma döşeyip yemeğe girişiyoruz. Bol peynirli risotto ve şarap. Gül, domates salatası olmayan yemeğe yemek demiyor. Öyleyse yanında zeytinli domates salatası da olacak. Havada Akdeniz kokusu var. Yaşam ağacından bir damla keyif kopartıyoruz. Bakıyorum İrem de benim gibi usul usul Seyyale'yi okşuyor.


Lagünün etrafındaki balıkçı kulübeleri


Ufukta İyon Denizi...

İYON DENİZİ İLE BULUŞMAYA DOĞRU

Sabah erkenden çıkmaya niyetliyiz, hatta saat bile kurdum. Ancak daha saat çalmadan, 06.00 gibi bir sarsıntıyla uyanıyoruz. İlk akla gelen demir taradı, marinanın yüzer pontonlarından birine çarptık. Ama ultra çapa ve 10 mm krom zincirle, kuvvetli havalarda bile demir taradığımız olmadı. Dışarı çıkınca iş anlaşılıyor. Tam dibimizden geçen büyükçe bir balıkçı motorunun sarsıntısıymış. Herhalde erken yola çıkmak istediğimizi anladılar, sabah bir 'arkadaşlık' yapıp uyandıralım dediler. Demir alıp yol veriyoruz Yamaha San'a. Bu kez lagünü güneş doğarken geçiyoruz. Başka renk oyunları, sabah kahvaltısını yapan balıkçıllar ve ince uzun kayıklarıyla, kulübelerinin önünden ayrılan balıkçılar... Bugün İyon Denizi'yle buluşacağız. Nerede dünkü keyifli seyir, bugün yaprak kımıldamıyor. 42 deniz milini motora kuvvet, keyifli sohbetle tamamlıyoruz. Zakintos'a yaklaşırken yunuslar karşılıyor yine. Dünkü sürü mü acaba, pek bir tanıdık bakıyorlar. Yine karşılıklı bağırış çağırış, el sallama, gülümseme, kahkahalar. Bizler insanca, onlar yunusça... Epeyce oynuyorlar bizle. Saat 17.00'ye doğru Zakinthos Limanı'nın kuzeydoğu kısmına bağlanıyoruz. Rehber kitapta Dionisos sizi limanda karşılar, bağlanmanıza yardım eder, küçük bir ücret karşılığında liman polisindeki işlerinizi de halleder yazıyor. Biz de uyuyoruz rehber kitabın tavsiyesine. Bizden elektrik, su ve liman polisi işi dahil günlük 30 euro istiyor. Ancak ardı ardına gelen her tekne başka bir ücret veriyor. Kimi 10, kimi 15, kimi 20... Bir Fransız çiftle konuşuyoruz. Zakinthos Adası'nın müdavimlerinin yaz boyunca sık sık uğradıkları bir limanmış. Aslında limanın ücreti 10 euro, elektrik-su için de limandaki makinaları çalıştıran depozitolu kart almışlar. Liman polisi zaten ücretsiz. Bu adam böyledir, ona para kaptırmayın diyorlar. Akşam internet araştırmamızı yapıp iddialı bir lokantaya gidiyoruz. Mekân ve sunum çok güzel. Değişik yemekler de var ama her yemeğe reçel ilavesi yapılmış. En son bu lezzeti yıllar önce Şanghay'da yaşamıştık. Her yediğinizin tatlı olması yetmiyormuş gibi bir de yanında pudra şekeri getiriyorlardı. Yüzümüzde gülümser bir ifadeyle sabah kahvaltısı tadında akşam yemeğimizi tamamlayıp Seyyale'ye dönüyoruz.

Bir sonraki sayıda, başımıza gelen terslikler, fırtına, yağmur ve Seyyale'nin bu yılki son durağı Korfu'ya varış... ⎈



Dar apaz seyir, dört kişi tam dolu Seyyale'yle 8 knot fena değil.



ATAK YACHTS

Beklentilerin Ötesinde

P35



Açılabilen borda ve bara dönen çift taraflı mutfak. Rahat hareket imkanı sağlayan 2,05 metre yükseklik. Özel garaj ve içinde saklı 2 metre kayık. Bordalar açılınca 5,51 metre olan, 3,70 metre genişliğin içinde birçok özellik ile beklentilerin ötesinde...





Tam boy:	10,60 metre
En:	3,70 (5,51) metre
Su çekimi:	0,70 metre
Deplasman:	6,5 ton
Motor:	Volvo Penta D4 260
Maksimum hız:	24 knot
Kamara sayısı:	2
Banyo:	1
Mutfak:	1



2725 Sokak No:3/7 Yelki Mahallesi
Güzelbahçe / Izmir

www.atakyachts.com

info@atakyachts.com



Yazı PROF. DR. BURCU BOSTANOĞLU
Fotoğraflar PROF. DR. BURCU BOSTANOĞLU, AHMET DAVRAN



Storm Bird, Kudat Jetty Marina, Sabah, Borneo...

S/Y STORM BIRD İLE UZUN YOL

'Rüzgârın aşağısındaki yurt'

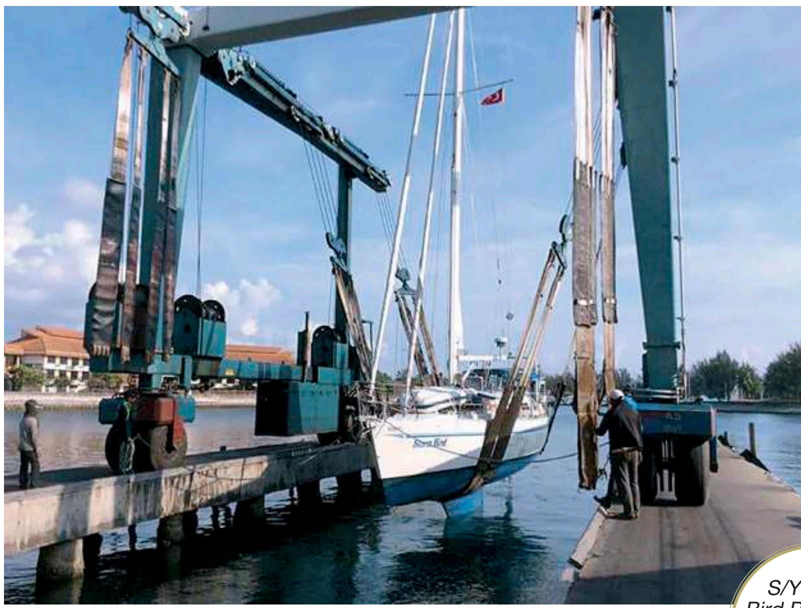
Sabah, Borneo

Tropik yağmur ormanları ve dağlarla kaplı Borneo'nun iç bölgeleri dünya atlaslarında, ikinci dünya savaşı zamanlarına kadar henüz keşfedilmemiş 'terra incognito' bölgeler iken, Borneo kıyıları en az 1500 yıldır yelkenlilerin uğrak yeri olagelmiş.

Yelkenlerimizi kuzeybatı Kanada'nın fiyort vadilerinden esen soğuk kış rüzgârı, 'rüzgârların anası' anlamına gelen 'squamish' rüzgârlarıyla doldurarak başladığımız uzun yol seyrimizin son ayağı ile Güney Çin Denizi'nde, Borneo'nun kuzeyindeki Kudat Jetty Marina'ya bağlanmıştık. Okyanus seyirleri boyunca kimi zaman arkamızdan koşturan rüzgâr bazen fırtına, kasırga, bora, tayfun olmuş; kimi zaman kendi köşesine çekildiğindeyse rüzgârı biz çağırmıştık. Borneo yerlilerinin Güneydoğu Asya'nın tayfun bölgesi olan Filipinler'in güneyinde kaldığı için, 'rüzgârın aşağısındaki yurt' adını verdikleri Kuzey Borneo'ya ulaştığımızda doğrusu derin bir nefes çekmiştik. Artık tayfun bölgesinden çıkmıştık ama daha da önemlisi, bölgede yaşayanların yüzyıllardır 'korsan rüzgârları' dedikleri muson rüzgârlarıyla gelen korsan tehlikesini arkamızda bıraktığımız için rahatlamıştık. Borneo'nun kuzey ucundaki sessiz, sakin, dingin Kudat'taki marinanın pontonuna bağlandığımızda ne kadar yorgun olduğumuzu da anlamıştık.

DÜNYANIN EN BÜYÜK ÜÇÜNCÜ ADASI

Güneydoğu Asya denizlerinde kasım-nisan ayları arası esen kuzeydoğu muson rüzgârları ve mayıs-ekim ayları arası esen güneybatı muson rüzgârları, yüzyıllardır beraberlerinde o yönlerden korsanları da taşımışlar. Yüzyıllardır bu denizlerin bir gerçeği, özelliği olan korsan tehlikesi, zaman zaman hızını azaltsa da yok olmuyor. Filipinler'in tayfunsuz güney bölgesindeki Samal Adası'ndan çıkıp, Selebes Denizi'ni geçtikten sonra Sulu Denizi'ni, korsan tehdidine karşı S/Y Storm Bird'e eşlik eden Filipin Donanması ile seyredip, 'korsan rüzgârlarını' dümen suyumuzda bırakıp, sağ salim Borneo Adası'na vardığımızda kendimizi bir süre dinlemeye, dinlendirmeye çektik. Yavaş yavaş kendimize geldiğimizde ise yabani güzellikteki bir doğanın içinde olduğumuzu görmeye başladık. Yerkürenin 130 milyon yıllık en eski, kimi yerlerine el değmemiş, ayak basılmamış, balta girmemiş tropik yağmur ormanlarına ev sahipliği yapan, 'ormanın adamı' orangutanların doğal yaşam ortamı, isimsiz dağların sıralandığı, rengârenk bir denizaltı





S/Y Storm Bird Penusawa Tersanesi, Kudat, Sabah, Borneo'da





"Asya ve Avustralya kıtalarının arasında yer alan Borneo, Grönland ve Yeni Gine'den sonra dünyanın en büyük üçüncü adası."

dünyasına sahip ama aynı zamanda da yakın tarihlere kadar kafatası avcılarının son örneklerinin yaşadığı adadaydık. Asya ve Avustralya kıtalarının arasında yer alan Borneo, Grönland ve Yeni Gine'den sonra dünyanın en büyük üçüncü adası. Neredeyse tam ortasından ekvatorun geçtiği adayı çevreleyen denizler ise Güney Çin Denizi, Sulu Denizi, Selebes Denizi ve Cava Denizi. Tropik yağmur ormanları ve dağlarla kaplı Borneo'nun iç bölgeleri dünya atlaslarında, İkinci Dünya Savaşı zamanlarına kadar henüz keşfedilmemiş 'terra incognito' bölgeler iken, Borneo kıyıları en az 1500 yıldır yelkenlilerin uğrak yeri olagelmiş. Sığınılan, güvenli doğal limanları, rüzgârların kestirilebilir ve düzenli olması, tayfun bölgesinin güneyinde kalması, adanın denizciler için doğal bir çekim merkezi olmasının en büyük sebebi. İkinci neden ise tarihsel olarak Güney Asya, Uzak Doğu ticaret yollarının üstünde, merkezinde yer alması dolayısıyla kıyılarının zamanla Çinli ve Hintli tacirler için ticari limanlar haline gelmiş olması. Bunları dalga dalga Portekiz, İspanyol, Hollanda ve İngiliz sömürgeciliğinin takip etmesiyle de Borneo ve çevresi işlek bir 'baharat yolu' haline dönüşmüş. Güney Çin'in kıyılarından başlayıp Sulu Denizi'ndeki adalara kadar bölgenin yerlileri, kabileler halinde yaşayan Buranun, Tagimaha, Baklaya halkları ise zaman içinde sultanlar, racalar altında toplanmaya başlamışlar. Borneo'yu çevreleyen denizlerdeki korsanlık sultan ve racalar ile işbirliği halinde devam ettiğinden Borneo adası 19. yüzyıla kadar, korsanlar 'sayesinde' beyazlara 'kapalı' kalmış.

KORSAN TEHLİKESİ DEVAM EDİYOR

Kuzeydoğu musonları başladığında Mindanao Adası ve Sulu Arşipeli'nden bazen yirmi, bazen iki yüz kadar tekneyle gelen korsanlar, güneybatı musonları başladığında ise Malakka Boğazı'ndan seyredip, 'baharat yolu' rotasındaki gemilere saldırırlarmış. Hem bir geçim kaynağı hem de prestij kaynağı olarak görülen korsanlık giderek vahşi bir kısır döngüye dönüşmüş. Korsanlık arttıkça, ticaret azalmış, ticaret azaldıkça korsanlık daha da artmış. İşin bu tarihsel ve ekonomik yönü, korsanlığın bu sularda hâlâ devam ediyor olmasının da temel nedenidir. Bugün Borneo'nun kuzey ve kuzeybatısını Sabah ve Sarawak eyaletleri ile ▶



"Borneo çevresindeki denizlerde doğup, denizde yaşayan ve denizden geçinen deniz çingenelerinin kalan son örnekleri, Bajau Laut Kabilesi."





Martin, Osa Johnson'un "Spirit of Borneo" kitabından kareler...

Malezya, batısında küçük bir bölgeyi Brunei Sultanlığı, güney ve güneydoğusunu Kalimantan eyaleti ile Endonezya paylaşıyor. Üç ülke ve diğer bölge ülkeleri denizlerdeki bu huzursuzluğa karşı kimi zaman ortak tedbirler alıyor, kimi zaman da bu tehdidi birbirlerine karşı kullanabiliyorlar. Şimdilerde adanın Sulu Denizi'ne bakan doğu kıyıları, korsan tehlikesinin yine yükselişe geçmiş olması sebebiyle yelkencilere olduğu kadar karadan gidecek turistlere de, yabancılara da önerilmiyor. Ancak Borneo'nun batısı bu aralar sakin ve huzurlu. Yüzyıllardır esip duran bu 'korsan rüzgârları' bazen bölgeden uzaklaşıyor, bazen bordanıza kadar gelip vuruyor ama belli ki bölgedeki ekonomik dalgalanmalar sakinlemedikçe, yok olmayacak.

DENİZ KAPLUMBAĞASININ HAYALETİ

Borneo'yu çevreleyen denizler, üstündeki insan tehlikesinden arındığında ise denizlerin altında muhteşem bir dünya sunuyor. Şimdilerde yerkürenin en önemli dalış merkezlerinin başında gelen Borneo'nun sualtı dünyası, 1980'lerde dalgıçlar tarafından keşfedilmesi ve Jacques Cousteau'nun teknesi Calypso ile buraya gidip "Borneo: Deniz Kaplumbağasının Hayaleti" başlıklı bir belgesel film çekmesiyle dünyanın haberdar olduğu bir dünya. 'Beyaz adamın' çok sonradan keşfettiği bu sualtı dünyasını bilen ve bu sularda yaşayan yerli kadim deniz çingenesi kabileler ise yüzyıllardır bu dünyaya ait yaşamı sürüyorlar. Borneo çevresindeki denizlerde doğup, denizde yaşayan ve denizden geçinen deniz çingenelerinin kalan son örnekleri, Bajau Laut kabilesi. Bajaular hiçbir devletin vatandaşı olmayan, teknelerinde ve su üstüne kurdukları direkli barakalarda yaşayan, denizin derinliklerine aletsiz dalıp, zıpkınla balık,

Penuwasa Boatyard, Kudat, Sabah, Borneo.





deniz ürünleri avlayıp, inci toplayarak, kıyıya da ancak bu ürünlerin değiş tokuşunu yapmak için ya da denizdeki kötü havadan kaçmak için yanaşan deniz göçebeleri. Yüzyıllardır sürdürdükleri bu sade yaşam biçimini ise maalesef son bir iki nesildir gittikçe olumsuza değişen deniz iklimi, deniz ürünlerinin azalması ve de bu sulardaki korsanların tehdidi yüzünden değiştirmek zorunda kalmışlar ve uyum sağlamakta güçlük çektikleri kısmen yerleşik düzene geçmeye başlamışlar. Bajau kabilesinin yüzyıllardır yaşadıkları yöre ise Borneo'nun kuzeyi, bizim de S/Y Storm Bird ile bağlandığımız, Kudat Yarımadası. Halen Kudat'ın açıklarındaki Banggi, Balambangan ve Malawali adaları çevresinde Bajaulara rastlamak mümkün.

Bir zamanların İngiliz (kolonisi) Kuzey Borneo'sunun başkenti Kudat'ta yeni açılan Jetty Marina'ya S/Y Storm Bird ile bağlandıktan sonra giriş işlemlerimizi yapmak üzere gittiğimiz ve kısa sürede 'keşfettiğimiz' Kudat, şimdilerde sakin, küçük bir kasaba. Yeni marinası, marinanın yanındaki otel ve yürüyüş amaçlı da kullanılabilen golf sahası, güvenlik endişesinin yaşanmadığı, temel ihtiyaçların kolaylıkla giderilebildiği bir yerleşim merkezi olması ve çevredeki doğal ve kültürel güzellikleriyle Kudat, kimi tekneciler için fazla turistik ve kalabalık olan Bali ve Phuket'e alternatif bir liman olmaya aday. Ancak özellikle uzun yol teknecileri için Kudat'ın en büyük cazibesi marinanın hemen yanındaki, çekek yeri. Yerli balıkçı tekneleri için açılmış ve artık özel teknelere de servis veren, her türlü bakımın nispeten makul fiyata yapılabildiği ve hatta teknelerin karada güvenli bir şekilde uzun süreli bırakılabildiği bir çekek yeri; bölgede bulunmaz bir nimet. Öyle ki, marinada tanıştığımız birkaç uzun yol denizcisi, Kudat'a özellikle teknelerini karaya alıp bakımını yaptırmak için geldiklerini anlatmışlardı. Biz de bir hafta kadar marinada dinlenip, Filipinler-Borneo seyrimizde üzerimizden esen 'korsan rüzgârlarının' yorgunluğunu attıktan sonra S/Y Storm Bird'ü Penuwasa çekek yerine aldık, bakım ve ihtiyaçlarını giderdik. Yaklaşık bir ay kadar kaldığımız Kudat'ta hem kendimizi hem S/Y Storm Bird'ü dinlendirip, tazeledikten sonra; Pasifik seyrinden tanıştığımız eski dostlarımıza ve de Kudat'ta tanıştığımız yenilerine veda edip, rotayı Borneo Adası'nın güney batısına, Kota Kinabalu'ya çevirdik. ⎈





S/Y Storm Bird, Kudat Jetty Marina, Sabah, Borneo'da.



RUHAT ATAÖZDEN
ruhat.21@gmail.com
Fotoğraflar ÇAĞRI KILIÇÇI,
DİDEM BÜYÜKHANLI ARŞİVİ



'Yüzen ev'e özlemle...

DİDEM BÜYÜKHANLI

O, başarılı bir iş kadını. Tutkularını bilecek ve uygulayacak kadar tecrübeli, seçimlerinde bilgili ve istekli. Ve maviye tutkun, denize sevdalı. İstanbul'un ünlü İtalyan lokantası La Scarpetta'nın koordinatörlüğünü yapan Didem Büyükhanlı ile hayatında denizin ve tekne yaşamının yeri üzerine bir söyleşi yaptık.

Biz aile olarak tekne yaşamını çok seviyoruz. Daha marinadan açılırken bile içime acayip bir huzur, mutluluk dolar, diyen Didem Büyükhanlı'yı Bebek'teki yoğun temposu arasında birlikte biraz deniz havası almak için yakalıyoruz. Havası yetmiyor tabii kendisine; yılların seyir keyfi var hatıralarında. Yıllarca ailesiyle tekne sefası süren, şimdilerde yeni teknesinin hazırlıklarını yapan, aynı zamanda son dönemin trend restoranlarından La Scarpetta'nın tatlı bölümünde de çalışan Büyükhanlı ile geçmişten bugüne deniz yaşamını konuştuk.

Tekne yaşamını çok sevdiğinizi biliyoruz. Bu tutku ne zaman başladı?
Ankara kökenli bir aileyiz. Eşim Bahri Büyükhanlı'nın işleri nedeniyle 2003'te İstanbul'a taşındık. Tekneyle olan bağım ondan sonra başladı. Çocukların küçüklüğünde arkadaşlarla mavi tura çıkardık ama eskiden böyle tekneler yoktu; şartlar daha iptidaiydi. Marmaris Marina'dan binilir, belli miktarda su alınır, duş almak falan çok kısıtlıydı. İstanbul'a geldiğimiz yıllarda o lüks tekne olayı bambaşka bir şeydi. Sonra kendi teknemiz oldu. Tuzla'da Peri Yat'ın sahibi Kemal Çambol'un yaptığı ilk teknelerdendi. Çok konforlu bir tekneydi. Adı Eagle'dı. 28 metre, dört kamaralı bir motoryattı. Bir de Boğaz teknemiz vardı, sadece karşıdan karşıya geçmek için taksi gibi kullanıyorduk. Eşimin iki yakada da inşaatları olduğu için böyle bir tekneye ihtiyaç oluyordu. Şimdi teknemiz yok

ama eksikliğini çok hissediyoruz. Gulet istiyorum. Ahşabı çok severim, sıcak geliyor. Altı lacivert, kumaşlarını kendimin seçeceği, içinde fazla eşya olmayan, sade bir tekne istiyorum. Artık çocuklar büyüdü, daha büyük bir tekneye ihtiyaç yok.

Neden otel tatili veya yazlık yerine yine tekne istiyorsunuz?

Bence tekne sahibi olmak çok öncelikli bir şey. Hem yüzen bir eviniz var, hem de yemek pişiyor, ortalık toplanıyor. Ve buradan kalkıyorsunuz iki saat sonra bambaşka bir yerdesiniz. Sabah kalkınca daha dişinizi bile fırçalamadan kendinizi denizde bulursunuz. Uyku mahmurluğunu serin suların ürpertisiyle atmak ne güzel bir keyiftir. Muhteşem bir yazlığınız olsa bile bu keyfi yaşayamazsınız. Kalkacaksınız, giyineceksiniz, arabanıza bineceksiniz veya yürüyeceksiniz ki denize ulaşabilin. Tekne hayatı çok güzel ama sevmek lazım. Türkiye'de hanımların çok tercih ettikleri bir yaşam şekli değil. Saçını, manikürünü, alışverişini problem ediyorlar ve dar alandan sıkılıyorlar.

DENİZ AŞKI AİLE BOYU

Tekneniz varken sezonunu ne zaman açıyordunuz?

Eşim tekneyi kışın Göcek'te tutardı. Bir kaptan, bir aşçı ve iki gemiciyle her yıl Mart ayında tekne faslımız başlardı. O aylarda Göcek sıcaktır. Temmuz'dan sonra Ağustos ortasına kadar da Bodrum'a çekerdik. Ta ki 29 Ekim'e dek, kapanış tarihidir malum.

Denizde hayat nasıldır?

Biz aile olarak tekne yaşamını çok seviyoruz. Daha marinadan açılırken bile içime acayip bir huzur, mutluluk dolar. Gözünüzü açtığınız zaman deniz, sonra şahane bir kahvaltı. Kafa dinliyorsunuz, sevdiğiniz arkadaşlarınızla dört beş gün çok güzel vakit geçiriyorsunuz. Ama daha fazla olmuyor. Tekneyle çıkarken seçeceğiniz insanlar çok önemli. Arkadaşlarınızın daha önce hiç görmediğiniz yönlerini keşfedebiliyorsunuz. Bazıları çok keyifli oluyor. Herhangi bir insanın yazlık evine gittiğinizde en azından bir kaçış alanınız var. Ama teknede her anınız iç içe geçiyor. Tekne yalnızca yemek, içmek, gezmek demek de değil sonra; ister su kayağı yaparak, ister dalarak veya balık tutarak kendinize birçok aktivite yaratabilirsiniz. Ve bol kitap alınması gerekiyor. Aile olarak gittiğinizde çocuklarınızla daha iç içe, kaliteli vakit de geçirirsiniz.



"Tekne hayatı çok güzel ama sevmek lazım. Türkiye'de hanımların çok tercih ettikleri bir yaşam şekli değil. Saçını, manikürünü, alışverişini problem ediyorlar ve dar alandan sıkılıyorlar."

En sevdiğiniz rotaları sorsak...

En çok Yunan Adaları'na gitmeyi seviyorum, hiç bıkmam. Özellikle de Leros ve Patmos. Bir de Simi iki adımda gidebileceğiniz bir masal adası sanki. Herkes Manos der ama Simi'deki Vaporetto benim en çok tercih ettiğim restorandır. Bir kere Leros'ta mahsur kaldık. Orada Taki'nin yeri var, Mylos. Beş gün kalınca ıstakoz spagettiyi falan mutfağa girip kendimiz yaptık. Zaten minicik bir ada, yapacak hiçbir şey yok. Hem oralarda çok güzel ▶



Didem Büyükhanlı'nın eski teknesi Eagle, Peri Yat yapımı bir motoryat.



"Bir kere Santorini'den Türkiye'ye dönerken fırtınaya yakalandık. O zaman denizin ortasında çaresizliği ve korkuyu hissettim."

dostluklarımız oldu artık. Mesela Mylos'un sahibi Taki'yi yıllardır tanıyoruz. Gidince hemen sarmaş dolaş oluyoruz. Benim zeytinyağına olan düşkünlüğümü bildiği için bana pet şişede yağ veriyor. En fenası da 15 Temmuz gecesi orada yemekteydik. Yiyoruz, içiyoruz, eğleniyoruz. Birkaç Türk masası daha vardı. Telefonlara mesajlar falan gelmeye başladı. Türkiye'de bir olay var dediler. Taki geldi masamıza "Türkiye'de önemli şeyler oluyor, sizin için yapabileceğim bir şey var mı?" derken koca adam resmen ağlıyordu. Hepimize sarıldı. "Hiç merak etmeyin, istediğiniz kadar burada kalabilirsiniz" dedi. Bunlar o kadar güzel duygular ki.

Başka gözde rotalarınız var mı?

Tekneniz olduğu zaman tekne sahibi arkadaşlarınız da oluyor. Onlar sizi davet ediyor, siz onları davet ediyorsunuz. Asuman ve Sani Şener'in teknesiyle Güney Fransa'da St. Tropez'den çıktık ve Cannes'a kadar gittik. Sonra yine onlarla birlikte, Hamdi Akın'ın katamaranıyla Korsika'dan Sardinya'ya kadar bir rota yaptık. Çünkü bizim tekne okyanus için hafif bir tekneydi. Onun için bu gibi gezilerimizi arkadaşlarımızın teknesiyle yaptık.

"KAPTAN TEKNENİN BELKEMİĞİDİR"

Hiç tatsız bir anınız, korktuğun zamanlar oldu mu?

Bir kere Santorini'den Türkiye'ye dönerken fırtınaya yakalandık. O zaman denizin ortasında çaresizliği ve korkuyu hissettim. Bizim tekne normal bir tonun çok altında olduğu için dalgada çok fazla sallanıyordu. Duvar kadar dalgalar teknenin ortasında patlıyordu. Resmen tekne kırıldı gibi hissediyorsunuz. Teknenin içi çoluk çocuk dolu. Televizyon yerinden kayıp düşüyor. Karadenizlilerin bir lafı var ya: "Denizden korkacaksın". Evet, denizden korkacaksın. Asla şakası yok.

Peki bir tekne sahibinin dikkat etmesi gereken en önemli şey nedir?

Bence teknede çalışan personel seçimi çok önemli. Çünkü onlarla da iç içe yaşıyorsunuz, birbirinize güven duymalısınız. Biz bu konuda çok şanslıydık. Kaptan teknenin belkemiğidir. Jeneratör bozulduğunda tamir edebilmeli, gerektiğinde yemek



Günün büyük kısmı Etiler'deki La Scarpetta'da geçiyor.

MUTFAKLA İÇİÇE BİR YAŞAM

"Ben bütün davetlerimde yemeklerimi mutlaka kendim yaparım. İstanbul'a geldikten sonra da zaten arkadaşım olan Carlo Bernardini'den böyle bir teklif gelince 1,5 yıldır da La Scarpetta'da koordinatörlük işini kabul ettim. Restoranın örtülerinden personel kıyafetlerine kadar ben ilgileniyorum. Daha sonra ufak ufak mutfakla ilgilenmeye başladım. Zaten bu benim asıl istediğim tarafı. 6 aydır tatlı bölümünde bayağı bir mesaim var. Hem elimin, damak tadımın yatkın olduğu bir alan bu. Biz eşimle yurtiçinde ve yurtdışında çok gezeriz, değişik restoranlara gideriz. Yemek işi asla sevmeden yapılamaz. Bu bir sanat. Ama yenip tüketildiği için sanat olarak algılanmıyor. "

Didem Büyükhanlı'nın mavi tutkusunu eşi ve arkadaşları da paylaşıyor.



TÜRKİYE'DE FAVORİ MAVİ DURAKLARI

"Göcek ve Bozburun'a bayılıyorum. Yüzer bir eviniz olduğu için sonuçta evinizin mutfak alışverişini yapıyorsunuz. Sabah erkenden botla Bozburun pazarına gidip tazecik otlar, bahçeden yeni toplanmış domatesler, sebzeler almak çok hoşuma gidiyor. Onlarla hazırladığın yemekleri, salataları yemek ayrı bir keyif. Artık yıllardır oraların esnafı da sizi tanıyor, dostluklar gelişiyor. Göcek'te pırıl pırıl genç kızlar motorlarla, sandallarla el işi çantalar, kenarları modernize edilmiş oyalarla süslü yazmalar satıyorlar. Tekneler sayesinde onlara da bir ekmek kapısı açılıyor."

yapabilmeli. Bazen de mutfağa girip beraber yemek yapıyorsunuz. Ben evde yaptığım balık çorbasının tarifini kaptanımızdan öğrendim.

Konu yemeğe gelmişken sorayım. Şu anda mutfağını Carlo Bernardini'nin yönettiği La Scarpetta restoranda koordinatörlük yapıyorsunuz. Aynı zamanda tatlı bölümünde de çok güzel tatlılar hazırlıyorsunuz. Yemek işine ne zaman merak sardınız?

Aslında evde yemek yapan biri değildim. İngiltere'de öğrenciyken kaldığım yurtta kızlarla bir şeyler yapardık. Benim elimin çok lezzeti olduğunu söylerlerdi. Ankara'ya döndükten sonra evlendim, iki kızım var. Çocuklar biraz büyüdükten sonra canım sıkılmaya başladı. Ankara'da kocası Neva Palas Oteli'nin sahibi olan bir arkadaşımla catering işine girdik ve çok tuttu. Böylece yemek işlerine iyice merak sardım. Workshoplar, kurslar derken de çok şey öğrendim. Çok zevk alıyorum.

Zevk demişken denizle noktalayalım sohbetimizi. Teknedeyken en çok ne yapmayı seviyorsunuz?

Bu ortamdaki arkadaşlıklar çok zevklidir. Herkes birbirine bordolar, tekneden tekneye geçilir. Bir şeye ihtiyacınız olduğu zaman yan tekneden istersiniz. Yepyeni insanlarla tanışırsınız, siz neredensiniz biz neredeniz sohbetleri başlar. Dünyanın birçok yerinden dostlarınız olur. Kadınlar bir teknede, erkekler bir teknede; gırgır, muhabbet... Ortak sofralar hazırlanır, güzel şaraplar içilir. Bunlar güzel paylaşımlar.





BÜNYAMİN SÜRMELİ
bunyamins@cnnturk.com.tr

Gezegendeki en büyük cıva havuzu PERMAFROST

Gezegenimiz ısındıkça, donmuş toprakların altında uyuyan büyük toksin depoları açığa çıkmaya başlıyor. Devasa miktarlarda zehirli, ağır metaller dünyamıza tehlike yaymaya başlıyorlar. Masal anlatır gibi başladığıma bakma; konuyu aslında var olmayan ejderhalara bağlamayacağım. Maalesef gerçekten var olan ve tehlikeli bir şeyden bahsedeceğim. Bahsettiğim şey, ağır bir metal olan CIVA.

Küresel ölçekte küresel ısınmanın getireceği en önemli neticelerden aklınıza ilk neler gelir diye sorsam herhalde 10 kişiden 8'i önce buzul erimesi, ardından deniz suyu seviyelerinin yükselmesi der. Aslında ikisi bir başlık; biri olduğu için diğeri de oluyor. Yani temelde ilk aklımıza gelen 'buzulların erimesi'. O buzullar eriyor ama buzullar öyle kutupların ya da dağların tepelerine kondurulmuş, oturan nesneler değil elbette. Kullandığımız, tarım yaptığımız toprağa geçmeden önce arada donuk topraklar var: PERMAFROST.

Sorun şu: Buzulların erimesi gibi donuk topraklar da çözünüyor. Araştırmalar gösteriyor ki, Kuzey Kutbu'nda permafrostun (donmuş toprakların) içinde bulunan cıva, buzlar eridikçe ve donuk toprak çözündükçe nehirlere, denizlere, atmosfere ve çevreye doğru topraktan salınmaya başlıyor ve besin zincirine karışarak her türden canlıya zehir yayıyor. Şimdi buradaki iki kavramı açalım: Permafrost ve cıva. Permafrost, kutuplardaki donmuş topraklara verilen isim; biyolojik etkinliğin olduğu aktif tabakanın hemen altında. Oraların toprakları o kadar soğuk neticesinde tabii donmuş oluyor, biraz önce ufaktan değindiğim gibi. Bu neden burada üzerinde durulacak kadar önemli, çünkü ufak bir alan değil. Özellikle Kuzey Yarımküre'deki karaların dörtte birini kaplıyor bu topraklar. Konumuz cıva ama yeri gelmişken söyleyeyim, büyük miktarda da karbon ve metan depoluyor. Yapı olarak da doğa için çok büyük önemi var permafrostun çünkü eridiğinde erozyona, göllerin yok olmasına, toprak kaymasına, zemin çökmesine neden olabiliyor, bitki türlerinin kompozisyonunu değiştirebiliyor. Hatta insanların "sarhoş ağaçlar" diye isim verdiği ağaçlar var, yine kutuplarda. Permafrost eridiğinde erozyona veya çatlaklara, işte az önce saydığım durumlara yol açıyor, dolayısıyla toprak zayıflıyor, hassaslaşıyor, sonra da ağaçların düz büyümek, uzamak yerine daha eğimli olmasına, bazen düşmesine bile sebep oluyor.

Cıvanın doğada bulunması aslında normal bir durum. Çünkü kayaların ayrışması, volkanik patlamalar ve ayrıca orman yangınları gibi kaynaklardan atmosfere ve çevreye cıva yayılabiliyor. Fakat anormal olan durum şu: Havadaki cıvanın yaklaşık üçte ikisi insanlar tarafından salınıyor. Yani normal olmayan şey, cıvanın miktarı.

İnsanlar kömür yakarak, bazı kirletici kaynakları kullanarak havaya cıva yayıyor. Önce bu ağır metal havada dolanıyor, sonra rüzgârla sürüklenerek yere tekrar düşüyor, suya veya karaya, toprağa karışıyor. Balıklar ve diğer bazı hayvanlar tarafından toplanıyor ve besin zincirinde her geçen gün miktarı daha da artarak en son insana kadar ulaşıyor. Bak burası önemli, altını çiziyorum; besin



zincirinin her basamağında cıva miktarı daha da artıyor. Dolayısıyla en üst basamaktaki insan da, en fazla etkilenen canlı oluyor.

Bu ayki konu aslında mevzunun karışık olduğunu gösteren bir araştırma üzerine, karmaşıklığından ziyade daha tehlikeli. Evet, doğru kelime bu: Tehlikeli. Araştırmanın başında, permafrostların çok az cıva içerdiği veya hiç içermediği düşünülüyordu. Ancak sonra, Amerika'nın Ulusal Kar ve Buz Veri Merkezi'nde toplanan veriler permafrostun yalnızca cıva barındırdığını değil, gezegendeki en büyük cıva havuzu olduğunu da gösterdi, devasa miktarlarda ağır metal içerdiğini. Kuzey Kutbu'ndaki donmuş topraklarda doğal olarak bulunan cıva miktarı, insanların son 30 yıldır atmosfere yaydığı (kömür vs kirletici kaynaklar) cıvadan bile 10 kat fazla ki, az önce atmosfere ne kadar fazla cıva bıraktığımızdan bahsettim, işte bundan bile fazla. Bu elementin baskı altında dışarı çıkmasını engelleyen buz örtüsü kalktığında asıl problem başlıyor. İklim değişimi karaları ısıttıkça, bu çözünen permafrost önemli miktarda cıvayı çevreye yayıyor ve besin zincirinde birikmesine çok daha fazla olanak tanıyor. Zehirli bir ağır metal olan cıva, değişik formlarda balık ve diğer hayvanlarda bulunabiliyor ve insanlarda da ciddi sağlık problemlerine yol açıyor. Merkezi sinir sitemine, böbreklere ve beyne zarar veriyor, konuşma, kas hareketlerini etkiliyor, doğum kusurlarına sebep olabiliyor. İnsanların cıvaya maruz kalmasının ise temel olarak üç yolu var: Atmosfere cıva yayan kömür ve diğer fosil yakıtlarının yakılması, cıvayı daha önceden bünyesine almış balık veya deniz ürünü tüketmek ve küçük ölçekli altın madenciliği. Burada madenciler altını taş ve tortulardan ayırmak için cıva kullanıyorlar ve dünyada milyonlarca maden işçisi bu tehlikeli işlemden etkileniyor.

Kuzey yarımkürede kuzeylere çıktıkça atmosferik ve oşinografik süreçler daha karmaşık hal almaya başlıyor. O yüzden buralarda biriken cıva miktarı da daha fazla oluyor. Özellikle Kuzey Kutbu'na yakın bölgelerde yaşayan ve geçimini avlanma ile sağlayan insanların vücutlarında yüksek oranda cıvaya rastlanıyor. Çünkü kaynağın binlerce kilometre uzağındaki canlılar (balık, kuş, fok, kutup ayıları, bazı balinalar, vs.) bünyesine alabiliyor. Bu yüzden kirli nehirler veya kirli sularda yetişen ve özellikle uzun ömürlü olan orkinos, kılıç balığı gibi türleri tüketmemekte fayda var.

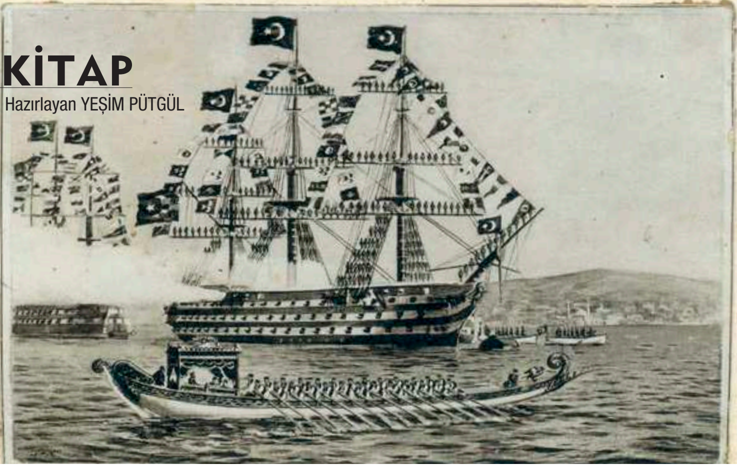
Normal şartlarda permafrost miktarındaki değişimler yüzyıllarca sürmesine rağmen IPCC (Hükümetler Arası İklim Değişikliği Paneli), 21. yüzyılın ortalarına kadar Kuzey Yarımküre'deki permafrost alanının yüzde 20 ila 35 oranında düşeceğini tahmin ediyor. Buna ek olarak Birleşmiş Milletler

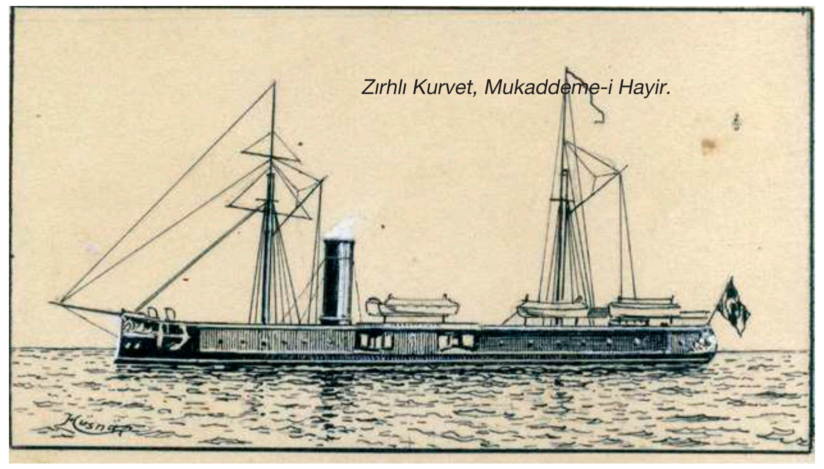
"Küresel ısınma devam ettikçe permafrost çözünecek ve cıvanın bir kısmı da açığa çıkacak."

Çevre Programı, 2080 yılına kadar erimenin yüzde 30-50 artabileceğini söylüyor. Hatta süreç, Batı Sibirya'da dahil olmak üzere dünyanın bazı yerlerinde halihazırda başlamış olup, 2020 yılına kadar ciddi oranda artması bekleniyor. 2020'ye iki yıl kaldığını hemen hatırlatayım burada.

Şu an bilinen gerçek ise şu: Küresel ısınma devam ettikçe permafrost çözünecek ve cıvanın bir kısmı da açığa çıkacak. Bu ikisi kesin biliniyor. Ancak ne kadar miktarda ve ne zaman olacağı şimdilik soru fazında. Araştırmanın bir sonraki aşaması da bu soruların cevabını araştırmaya yönelikmiş zaten. Yani siz soruyu sormadan adamlar sorunun cevabını araştırmaya başlamışlar bile. Tabii bir de Arktik'te olan Arktik'te kalmayacak. Biliyorsunuz kutuplar ısınıyor, jet akımları gevşiyor Amerika'da ve Avrupa'da. Hatta bizim bulunduğumuz enlemlerde kıyamet kopuyor. Kutuplarda olan şey yalnızca kutupları etkilemiyor, bu zehirli metal de kilometrelerce uzağa taşınabiliyor. Hadi bakalım, buradan yemeğe geçecekseniz bu akılda bir yerde, bir köşede dursun, lazım olur. Gelecek ay yine üç sayfa ileride, üç sayfa beride buralarda bir yerlerde olurum, yine buluşalım. Kalın sağlıcakla... ⎈



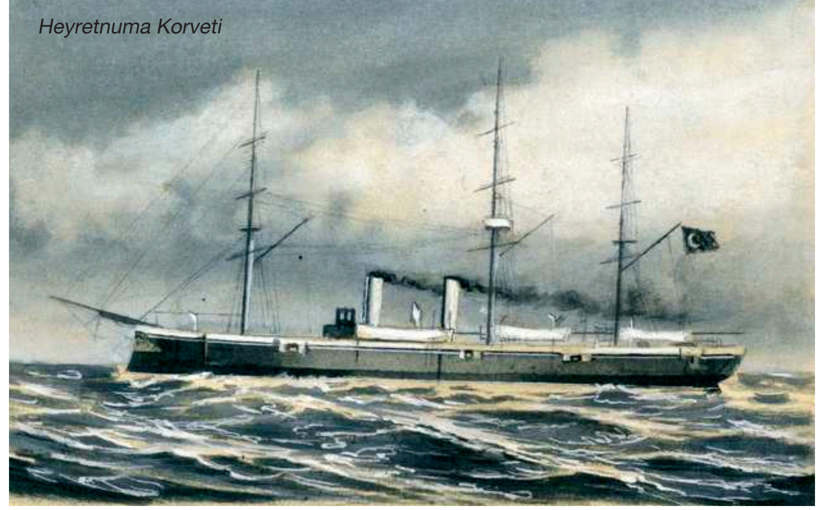



Zırhlı Kurvet, Mukaddeme-i Hayir.

TÜRK YAPISI GEMİLER

Ziver-i Bahri, Bülheves, Nüveyid-i Fütuh nerelerdesiniz?

Bir zamanlar Osmanlı tersanelerinde yapılan ve donatılan gemilerimiz bunlar. Eski gravür ve belgeleri inceleyerek bu gemileri aslına uygun bir şekilde resmeden kişi ise Hüseyin Hüsnü Tengüz. Tengüz'ün daha önce basılmamış çalışmaları, "Türk Yapısı Gemiler" adıyla gün yüzüne çıktı.


Heyretnuma Korveti

Denizler Kitabevi, geçtiğimiz günlerde "Türk Yapısı Gemiler" adlı bir albüm yayımladı. PÜRİstanbul'un da katkılarıyla sınırlı sayıda, numaralı olarak basılan ve tekrar basılmayacak olan albüm, "Bahriye Ressamı" olarak bilinen Katip Hüseyin Hüsnü Tengüz'ün orijinal çalışmalarından oluşuyor. Albümde, Tengüz'ün daha önce görülmemiş çizimleri, el yazısı notlarıyla birlikte sunuluyor. Albümün basım öyküsü de çalışmanın kendisi kadar ilginç. Öyküyü PÜRİstanbul'dan Gülnaz-Ali Yenidünya anlatıyor:

"2017 Ekim ortası, Denizler Kitabevi'nin üst katında Turgay Erol, Ali Yenidünya ve iki dost sohbet etmektedir. Bir misafir çıkagelir ve masanın üzerine bir defter bırakır. Kapakta açık mavi zemin üzerine yelkenlerini basmış giden heybetli bir harp gemisi, yanında iri harflerle Türk Yapısı Gemiler yazısı bulunmaktadır. Defterin sahibi kısa sürede anlaşılır. Cumhurbaşkanlığı Forsunu da tasarlayan, Osmanlı ve Cumhuriyet donanmaları, gemiler ve kılık-kıyafet



konularındaki resimleriyle bir dönemin en önemli bilgi kaynaklarından biri olan ressam Katip Hüseyin Hüsnü Tengüz'dür anılan kişi."

Ekip hemen Mavi Kitap'ı basma kararı alır. Üstelik de çalışmaya bir servet değerinde fiyat biçilmesine rağmen. Böylece Mavi Kitap'ın bir kısmı "Türk Yapısı Gemiler" adıyla gün ışığına çıkar. Albüm kalyonculuk tarihimize ilişkin şu bilgilerle başlıyor:

"Bizde ilk kalyon 1058'de kurulmuşken tereddüdler yüzünden vazgeçilmiş. 1061'de Sadrazam Melek Mehmed Paşa masrafını kendisi vererek 60 zira boyunda bir kalyon yaptırmışsa da hesabı yanlış tutulduğundan denize iner inmez batmıştır. Uzunçarşı esnafı aralarında topladıkları parayla bir kalyon yaptırmış ve adını (Uzunçarşı) koyarak millete hediye etmişlerdi. Kalyon inşası ise bir hayli zaman durakladıktan sonra 1682'de tekrar başlamıştı."

EJDERBAŞLI, ŞADIRVANKIÇLI, KUŞBAHÇELİ

Notlarında, 1716-1717 yıllarından itibaren kalyonlara göze çarpan özelliklerine göre isimler verildiğini belirten Tengüz, bu isimleri şöyle açıklamış: "Ejder Başlı, Şadırvan Kıçlı, Çifte Çaprazlı, Beyaz Atbaşlı, Yaldızlı Hurma, Ester Kıçlı, Yılan Başlı, Zülfikar Kıçlı, Kırmızı Kuşaklı, Kışbahçeli."

Albümde, Tengüz'ün aslına uygun bir şekilde çizdiği Meskengazi, Ziver-i Bahri, Hilâl-i Zafer, Bülheves, Fethiye, Nüveyid-i Fütuh, Gûhirevan kalyonları, Sayyad-ı Derya, Heybetnuma ve Zohaf korvetleri ile Ertuğrul Fırkateyni de yer alıyor. Tabii bu gemilere ilişkin bilgilerle birlikte. Tengüz, Osmanlı deniz filosunun ne kadar yetkin olduğunu, Talati mahlasıyla yazan bir denizcinin hatıralarını naklederek anlatıyor:

"1736-1739 yıllarında tersaneye davet edilen İran elçisi sahildeki kalyonları ve karadaki topları seyrederken üç kantarlı gülle attığı için 'üçkantarlı' adı verilen topa hayretle bakar. Elçinin adamlarından biri orada hazır bulunan Şair Vehbi'ye 'Acaba bu topu İran'da nasıl vasfetsem' diye sorar. Vehbi 'Dertop olup içine girersin' der. Acem topa girince seyircilerin kahkahasıyla topa tutulmuşa döner."

GEMİ DEĞİL, BİRER YÜZER ŞEHİR

Tengüz, Osmanlı tersanelerinde yapılan gemilerin güzelliğini anlatmak için, Müşavir Paşa namıyla bahriyede hizmet eden Sir Adolphus Slade'in hatıralarından yararlanmış. Müşavir Paşa, 1822 yılında Üçambarlı Mahmudiyye'yi şöyle tarif etmiş:

"Baktıkça gemiden ziyade birer yüzer şehre benzeyen bu yapıların azametine ve teçhizatının güzelliğine hayran oluyordum. Üçambarlılardan birinin adı 'Mahmudiyye' idi ve dünyadaki en büyük harp gemilerinden biri olarak tanınıyordu. Tam 140 lombarı vardı. Mahmudiyye'den başka 25 parça kadar kapak, fırkateyn sınıfından gemiler vardı. Bu harb gemileri aynı sınıftaki İngiliz harb gemilerine nazaran daha güzel, daha azametli ve daha mükemmel görünmekteydi. Gemilerin başlarında çok güzel oyulmuş aslan heykelleri vardı ki bu en şevketli devirlerinde Türk imparatorluğunun azamet sembolü idi."

ESKİ TÜRK KAPTANLARI İYİ BİLİR

Peki ya gemicilerimiz? Bu konudaki bilginin kaynağı Nüveyid-i Fütuh'un (ya da Nüvid-i Fütuh) kaptanı Kıztaşlı Nuri. Nuri Kaptan Sakız Adası'nda bir İngiliz korvetiyle karşılaşır. Nüveyid'e hayran kalıp övgüler yağdıran korvetin süvarisi ertesi sabah hareket edip etmeyeceklerini sorar. Nuri Kaptan'ın yanıtı hüsum fırtınası sebebiyle olumsuzdur. İngiliz, "Ah hüsum" diye gülerek gemiden ayrılır. Ertesi sabah korvet limandan çıkar çıkmaz fırtına patlar. Akşam perişan halde dönerler. Nüveyid'e gelen süvari, Nuri Kaptan'ın elini sıkar ve şunları söyler: "Siz eski Türk kaptanları çok iyi bilirler." ⎈

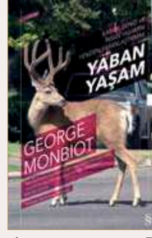
TÜRKİYE NELER OKUYOR?

1. Atatürk / **İlber Ortaylı**
2. Beni İçinden Sev / **Ahmet Batman**
3. Ustalık Gerektiren Kafaya Takmama Sanatı / **Mark Manson**
4. Ikigai-Japonların Uzun ve Mutlu Yaşam Sırrı / **Hector Garcia**
5. Beyaz Zambaklar Ülkesinde / **Mark Manson**
6. Yine de Sevdik / **Miraç Çağrı Aktaş**
7. Kendine İyi Bak / **Arda Erel**
8. El Vedûd / **Tuğçe Işınsu**
9. Üç Kız Kardeş / **İclal Aydın**
10. Kördüğüm / **Ayşe Kulin**

*Kaynak: dr.com.tr

YERKÜREYİ ONARABİLMEK!

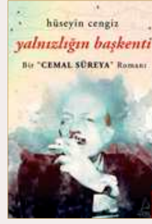
Yaban Yaşam, George Monbiot



Soru şu: "Bugün metropollerde yaşayan, evinin, işyerinin ve taşıtların duvarları arasına sıkışmış biz milyonlar, sıkıntılı, duyarsız ve cansız bir hayata mecbur edildiğimizi hissediyoruz. Bu kısıtlı, renksiz varoluşun sınırları içinde bunalıyor, daha canlı, daha enerjili hissettiğimiz bir yaşamı ancak tasavvur edebiliyoruz. Çünkü ekoloji ve çevre açısından büyük zarar görmüş, geleceği karanlık bir dünyaya; bereketli doğayla bağlarını tümüyle koparmış ortamlara mahkûm olduğumuzu düşünüyoruz. Peki ama gerçek bundan mı ibaret?" Eğer Yacht Türkiye dergisinin okuruysanız bu soruya verdiğiniz yanıt zaten olumsuzdur. O halde ekolojist ve filozof George Monbiot'nun "Yaban Yaşam: Karayı, Denizi ve İnsan Yaşamını Yeniden-Yabanlaştırmak" adlı ödüllü kitabını okumanızda da yarar var. Monbiot, dünyanın çeşitli yerlerinde sürdürülen programlardan da örnekler verdiği kitabında kara ve denizlerimizdeki bozulmuş ekosistemleri yeniden düzenleyip yabanlaştırmanın imkânsız olmadığını vurguluyor. Yerküreyi onarabileceğimizi, ayrıca insanların yaban yaşama yeniden katılıp daha tatminkâr, daha zengin hayatlar sürebileceğini de ileri sürüyor.

HEP YALNIZ, HEP KÜSKÜN, HEP ÂŞIK

Yalnızlığın Başkenti, Hüseyin Cengiz



Bu bir Cemal Süreya romanı. Yani, "Aşk meşru bir şey olamaz / O da şiir gibi meşrulaşınca ölür" diyen; bir bahis uğruna soyadındaki harflerden birini atan (Süreyya olan soyadını 1956'dan itibaren Süreya olarak kullandı), "Şiirin Efendisi" olarak anılan Cemal Süreya'nın romanı. Son yıllarda roman tadında yazılan biyografilerden biri aslında. Cemal Süreya'nın ailesinin Dersim İsyanı sonrasında Pülümür'den Bilecik'e sürgün edilmeleriyle başlayan kitapta, Darphane müdürlüğüne kadar uzanan çalkantılı hayat hikâyesi, aşkları ve yalnızlıkları anlatılıyor.

DALA KONAN KEÇİLER

Fas'ın Altın İksiri Argan, Figen Gündüz Letaconnoux



Figen Gündüz Letaconnoux'un kitabı, yerel halkın "altın iksir" olarak adlandırdığı argan yağını ve Kuzey Afrika'nın mistik ülkesi Fas'ı anlatıyor. Fas'a gitmeden önce bu mucize bitkiyi hemen hemen hiç tanımayan Letaconnoux, daha sonra yaptığı bu keşfin hakkını fazlasıyla vermiş. Hikâye şöyle: Marakeş'e giderken yol kenarında bir ağaca tüneyen keçiler gören Letaconnoux, önce keçileri kaçırdığına kanaat getirmiş. Sonra o ağacın argan olduğunu öğrenmiş. Daha sonra edindiği bilgiler, bu bitkiyi daha yakından tanıma isteğine dönüşmüş. Ağırlıkla kozmetik ürünlerde ve gurme mutfaklarda kullanılan argan ağacının sert dikenleri nedeniyle meyvelerini toplamanın güç olduğunu, bu nedenle hasadı keçilerin yaptığını öğrenen Letaconnoux, kitabında Faslı kadınların keçilerin dışkılarından çıkardıkları argan çekirdeklerini işleyerek nasıl yağ elde ettiklerini ve bu mucize bitkinin nasıl kullanıldığını anlatıyor. Bunu yaparken arganın peşinde dolaştığı Marakeş, Essaouira, Diabat, Asfi (Safi) ile Agadir kentlerine ilişkin notlarını paylaşmayı da ihmal etmiyor.

NİKEA'DAN İZNİK'E

Bulutların Gölgesini Gördüm, Şermin Savaş Tetik



Prof. Dr. Şermin Savaş Tetik'in "Bulutların Gölgesini Gördüm - Nikea'dan İznik'e" adlı kitabı, çocuklar için hazırlanmış bir gezi rehberi gibi. Ancak yalın dili, ilgi çekici kurgusu ve sürükleyici anlatımıyla sadece çocukları değil, büyükleri de İznik'i keşfetmeye davet edecek kadar etkileyici. Anne ve babasının Deniz Ali'ye doğum gününde bir İznik gezisi armağan etmesiyle başlıyor kitap. Bu armağan, Deniz Ali'nin kentin doğal güzelliklerinin yanı sıra, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı tarihinin izlerini sürmesini sağlıyor.



Farklı kuşaklardan dört başarılı KADIN YELKENCİ

Nazlı İmre, Özlem Akdurak, Çağla Dönertaş ve Okyanus Arıkan. Kendi sınırlarını, belki de dünyanın onlar için çizdiği sınırları aşan farklı kuşaklardan dört önemli isim. 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü mavi dünyanın öne çıkan cesur, başarılı ve güçlü isimleriyle hatırlamak, hatırlatmak istedik. Ne de olsa deniz de emek istiyor...

Hazırlayan AYÇA GÜÇLÜTEN, agucluten@doganburda.com

Mavi dünyanın kadınları hayallerini gerçek kılan yıldız isimlerle parlıyor. Yelken dünyasının en deneyimli yelkencilerinden ve kadın yöneticilerinden Nazlı İmre için Büyükada ve Heybeliada'da Kros takımı yetiştirmekle birlikte bu dünyada kadını daha etkin pozisyonlarda görmek, etkin çalışmalarıyla dikkat çeken TYF Başkanı Özlem Durak için bu spor dalında faal kadın sayısının artması, 7 yıl üst üste Laser Radial Türkiye Şampiyonluğu ve 2012'de Londra Olimpiyat Oyunları'na katılan ilk kadın sporcu unvanına sahip 27 yaşındaki Çağla Dönertaş için 2020 Olimpiyatları ve ulusal ve uluslararası yarışlarda 89 şampiyonluğu bulunan 13 yaşındaki Okyanus için Olimpiyat şampiyonluğu... Her birinin başarı grafiklerine bakıldığında, onlarınki hayal değil rasyonel birer hedef şüphesiz. Bu istisnai buluşmaya 8 Mart Dünya Kadınlar Günü vesile oldu.

Nazlı İmre

- 1992 yılında yelken yarışlarına katılmaya ve ödüller kazanmaya başladı.
- 1993, 1995, 2003 ve 2004 yıllarında Türkiye Açıkdeniz Yarış Kulübü'nde dereceler elde etti.
- 1997 ve 2000 yıllarında ikincilik ödülünü aldığı Kuzey Ege Kupası'nı 2001yılında birincilikle tamamladı.
- 2000-2004, 2006-2009 ve 2009-2012 dönemlerinde Türkiye Yelken Federasyonu Başkanlığı yaptı.
- 2009-2016 yılları arasında Uluslararası Yelken Federasyonu'nda (ISAF) Başkan Yardımcısı olarak görev aldı.









Uluslararası Olimpiyat Komitesi (IOC) tarafından her yıl verilen "IOC Kadınlar ve Spor" ödülünün sahibi bu yıl Nazlı İmre oldu. İmre, ödülünü TYF Başkanı Özlem Akdurak'tan aldı (üstte).

ISAF'A UZANAN BİR BAŞARI HİKÂYESİ

Yelkende çeyrek asrı tamamlamış bir isim o. Son zamanlarda Büyükada ve Heybeliada'da Kros takımı yetiştiriyor. Sadece sporculuğu ile değil, ulusal ve uluslararası yöneticiliği ile de öne çıktı. Ocak 2018'de bu deneyimi bir ödülle taçlandırıldı da. Uluslararası Olimpiyat Komitesi (IOC) tarafından her yıl verilen "IOC Kadınlar ve Spor" ödülünün bu yıl ülkemizdeki sahibi, Türkiye Yelken Federasyonu tarafından önerilen ve Türkiye Milli Olimpiyat Komitesi (TMOK) tarafından aday gösterilen Dünya Yelken Federasyonu önceki Başkan Yardımcısı, Türkiye Yelken Federasyonu önceki başkanlarından ve TMOK Yönetim Kurulu'nda görev yapmış Nazlı İmre oldu. Kendisinden öğrenelim bu spora nasıl gönül verdiğini.

"1990 yılında eşim bir tekne alıp yarışmaya başlayınca hafta sonları ve tatiller ayrı geçmeye başladı. Yarıştan dönen birini beklemek çok sıkıcı bir iştir; ne zaman geleceği belli olmaz, hangi ruh halinde geleceği bilinmez. Adada büyüdüğüm için sandal kültürüm vardı ama yelkenliye hiç binmemiştim. 1991 yılında eşim yeni tekne alınca ben de eskisinde şansımı denemeye karar verdim. Tekne üzerindeki muhabbet hoşuma gidince ilk teknemi 1993'te satın aldım. 2004 yılına kadar rakip olarak yarıştık eşimle. Kimi zaman onlar kazandı, kimi zaman biz. Güzel günlerdi."

İmre'nin yarıştığı zamanlarda kendisi gibi yarışan çok fazla kadın yoktu. Tekne sahibi olan Ardıç Gürsel, ikisinin ekibinde başka kadınlar, diğer teknelerde ise tek tük yarışanlar bulunuyordu. "Bugün bu sayı tabii ki çoğaldı" diyor ve yelken hayatındaki yarış etabını nasıl sonlandırdığını şöyle açıklıyor: "Centerboard yarışları hafta sonu yapıldığından, ben de yönettiğim federasyonda kulüp ve sporcuları daha yakından tanımak istediğim için yarışlara bizzat katılımım imkânsızlaştı. O kadar yoğunluktan sonra da boş vakitlerimde başka bir şeyler yapmak istediğim için 2005 yılında teknemi satıp o defteri kapattım."

10 yıl federasyon başkanlığı yapmış bir isim olarak tecrübelerine dayanarak ciddi hatırlatmalarda bulunuyor konuyla ilgili. "Özellikle özerklik sonrası, uluslararası teamülleri ülke şartlarına uyarlamaya çalıştık. Bu dönemlerde kadın kulüp başkanı sayısı arttı. Federasyon yönetiminin her kademesinde en az yüzde 20 kadın yönetici olmasına hassasiyet gösterdik. Kadın sporculara özel programlar yaptık. Tekne dağıtırken kadın sporculara öncelik verdik. Kadın hakem ve antrenör sayısında da artış hedefledik. Aslında Türk kadınında her konuda kapasite var, önemli olan kapıyı açmak. Biz bunu başardık diye düşünüyorum. Yeterli mi? Tabii ki hayır. Ama çalışmaya devam edeceğiz." Son yıllarda optimistlerin dikkat çekici başarılarını da değerlendiriyor İmre. "Optimistler ve genç sporcularımız uluslararası başarılar kazanıyorlar. Optimistte başarılılar çünkü rekabet var."

Omuz omuza hayatın üstesinden gelmenin doğruluğuna inanan biri olduğunu belirten Nazlı İmre, bugün yönetim kadrolarında kadın sayısının azaldığını üzülerek gördüğünü söylüyor ve ekliyor: "Oysa onların katkısından vazgeçmek delilik. Daha çok kadını etkin pozisyonlarda görmek ümidi ile." ▶



TYF Başkanı Özlem Akdurak, yelkende faal kadın sayısının gün geçtikçe artacağına inanıyor.



Özlem Akdurak

• Boğaziçi Üniversitesi Elektronik Bölümü mezunu
• 1989-2007 yılları arasında bankacılık sektöründe üst düzey yöneticilik yaptı.
• 2004 yılında kadın arkadaşları ile kurduğu "SAFİNAZ" yelken ekibi ve aynı isimli tekne ile yarıştı.
• 2007 yılında yelkenli, katamaran ve motoryat distribütörlükleri bulunan SOLO Deniz Yatçılık Şirketi'ni kurdu.
• Eşiyle birlikte hayata geçirdikleri SOLO Yelken Gençlik ve Spor Kulübü'nü yönetti.
• Haziran 2012'de Çeşme Yelken Gençlik ve Spor Kulübü'nde Yönetim Kurulu Başkanlığı yapmaya başladı.
• Kasım 2016'dan bu yana Türkiye Yelken Federasyonu (TYF) Başkanı olarak görev yapıyor.

YELKENİN İKİNCİ KADIN BAŞKANI

"Çalışma hayatım boyunca üreten insanda cinsiyet ayrımı gözetmedim. Herkesle kadın ya da erkek olmasından dolayı bir önyargı taşımadan işbirliği yaptım ve genel yaklaşımın bu yönde olması gerektiğine inanıyorum" sözleriyle başlıyor anlatmaya TYF Başkanı Özlem Akdurak.

140 kulübün başkanları arasında sadece üç kadın başkan olduğuna dikkat çeken Akdurak'ın detaylı değerlendirmesi ise şöyle: "Federasyon yönetim kurulumuzda başkan hariç, 24 kişi içinde sadece bir kadın üyemiz var. Buna karşılık olumlu gelişmeler de yok değil. Uluslararası düzeyde Uluslararası Yelken Federasyonu'nun Kadın Forumu Başkan Yardımcısı ve Okyanus/Açık Deniz Komitesi Üyesi Selma Rodopman ile EUROSAF Asbaşkanı ve Uluslararası hakem Pınar Coşkuner Genç yer alıyor. Görev alan hakem arkadaşlarımın arasında da bu oran sevindirici olarak daha yüksek. Aktif sporcularımızın yüzde 42'si kadın. Sonuç olarak kadının kolaylıkla çok daha fazla görev alabileceği camiamızda eşitliğe giden yolda katetmemiz gereken çok uzun bir yolumuz var."

Gençlik sınıflarında ve olimpik sınıflarda kız sporcularımızdan çok güzel sonuçlar alıyoruz ve ülkemize madalyalarla dönüyorlar.

Başkan böyle güzel gelişmelere de ışık tutuyor. "Hareketli salma sınıflarımızın yanı sıra yatçılık sınıfında da kadın sporcularımızın sayısı her geçen gün artıyor. 2017 yılında Fethiye'de sadece kız sporcularımızın katıldığı Optimist Kız Kupası düzenledik. Bu yıl da organizasyonun uluslararası olması için girişimlerde bulunacağız. Bu güzel sporun farkındalığını artırmak için kulüplerimizle birlikte çeşitli çalışmalar yürütüyoruz."

Federasyon olarak en büyük hedeflerinin başarıların sürdürülebilir olmasını sağlamak olduğunu vurgulayan Akdurak "Milli takımlara yükselen sporcularımızın sadece 10-12 kulüpten çıkmasını değil, başarının bütün Anadolu kulüplerimize homojen bir şekilde yayılmasını istiyoruz. Bu amaçla ülkemiz genelinde su kenarı şehirlerimize sporumuzu yaymak için çalışmalarımıza devam ediyoruz. Faal olduğumuz illerimizde ise kulüplerimizin yapısal sorunlarını çözüp güçlü kulüpler yaratmak için başta 'Kıyı Kanunu' olmak üzere mevzuat iyileştirmeleri çalışmalarını yürütüyoruz" diyerek yelken sporunu yaygınlaştırma çalışmalarına da değiniyor. "Geleceğimizin özgür düşünen ve üreten, toplumsal değerlerini gelecek nesillere aktarırken toplumun en üst kademelerinde görev yapan kadınlarımızın çoğalması ile mümkün olabileceğine inanıyorum. Gün geçtikçe faal kadın sayısının daha da artacağına; sporcu, hakem, kulüp yöneticisi olmalarının yanı sıra uluslararası platformda, muhtelif komitelerde ülkemizi daha çok kadının temsil edeceğine inanıyorum" sözleriyle de umut veriyor. ▶





Çağla Dönertaş

- 2010-2011-2012-2013-2014-2015-2016 Laser Radial Türkiye Şampiyonluğu
- 2010-2011 Balkan Şampiyonluğu
- 2012 Balkan ikinciliği
- 2012 Avrupa Şampiyonası üçüncülüğü
- 2012 Londra Olimpiyat Oyunları (İlk kadın sporcu)
- 2013 Akdeniz Oyunları üçüncülüğü
- 2014 Dünya Kupalarında İlk 10 dereceleri
- 2016 Dünya Şampiyonası sekizinciliği
- 2016 Rio Olimpiyat Oyunları on beşinciliği
- 2018 Miami Dünya Kupası onunculuğu





Çağla'ya göre kadın denizle buluştuğu zaman doğayı ve sadeliği anlıyor, özgür olmayı kavrıyor.



TÜRKİYE ONUNLA ULUSLARARASI LİGE KOŞUYOR

27 yaşındaki Çağla Dönertaş, yakında Okan Üniversitesi İngilizce Mimarlık Bölümü mezunu olacak genç ve parlayan bir sporcumuz. Spora 4 yaşında babasının yüzme öğretmesiyle başlıyor. 7 yaşından 12 yaşına kadar da yüzücü olarak devam ediyor. 2004 yılında Marmaris Spor Kulübü'nün yaz okulunda yelkene başlıyor. 2010 yılından kaydettiği ulusal ve uluslararası başarılarından bahsedecek olduğumuzda verdiği cevapla özgüveniyle de örnek bir sporcu olduğunu ortaya koyuyor. "Benden önce başarılı genç kız sporcular vardı ancak olimpik seviyeye gelen olmamıştı. Önümde, yolundan gidebileceğim kimse olmamasına rağmen kendi yolumu çizmeye çalışacaktım. Şimdi arkama baktığımda bunu gerçekten de başarabilmişim. Şu an birçok kız sporcu beni örnek alarak çalışmalarını sürdürüyor."

Çağla için yelkende kadın veya erkek olma ayrımı bir noktadan sonra ortadan kalkıyor. "Çünkü bu işi artık profesyonel yapıyoruz ve duygularımızı kontrol etmeyi öğrenmek zorundayız. Duygularımızı ön plana koyamayız" diyor. Spor konusunda kız çocuklarını yüreklendirmek için gerekenlere dair de gözden kaçmaması gereken görüşleri, gözlemleri var.

"Kız çocuğu okulunu okur, ailesini kurar, çocuklarına bakar gibi genel bir algı var bizde. Avrupa'da bu durum çoktan aşılmış. Kızlar da erkek çocukları kadar cesur ve kendi ayakları üzerinde durabiliyor. Kızlar okula da gitsin, spor da yapsın, şarkı da söylesin, dans da etsinler. Her şeyi bir arada yapabilirler. Birçok şeyi başarıyla bir arada yapabiliriz." Türkiye'nin henüz yelken branşında uluslararası anlamda çok önemli başarıları yok. Ama Çağla kararlı. "Bugün kulübümüz Fenerbahçe ve sponsorumuzun bize sunduğu olanaklar, dünya çapında en iyi ülkelerin sahip olduğu imkânlarla aynı seviyede. Türkiye Yelken Federasyonu'na, Fenerbahçe Spor Kulübü'ne, tüm süreçlerimizle birebir ilgilenen Fenerbahçe Doğuş Yelken Şube Sorumlumuz Selma Altay Rodopman'a ve sponsorumuz Doğuş Grubu'na bize inandıkları için çok teşekkür ederim. Kadın denizle buluştuğu zaman doğayı ve sadeliği anlıyor, özgür olmayı kavrıyor ve bunu çevresine yansıtabiliyor. Denizci kadınların çoğalması ve etrafındakileri etkilemesi toplumda da farkındalık yaratılması demek. Bu farkındalık çoğaldıkça muasır medeniyet seviyeye sağlıklı bir şekilde ulaşılacağına inancım çok büyük." ▶

MARINTURK
MARINAS & BOATYARDS

PENDİK MARINTURK'TE FIRSATLAR FORA!

Pendik Marinturk'te teknenizi bağlamak, şimdi her zamankinden daha avantajlı...
Size uygun olan paketi seçin, hak ettiğiniz marina ayrıcalıklarını doya doya yaşayın.

BAĞLAN KAZAN PAKETİ

İlk kez 1 yıllık bağlama yapanlara

%20 + 1 ay ilave süre

İNDİRİM

İlk kez 2 yıllık bağlama yapanlara

%30 + 2 ay ilave süre

İNDİRİM

DOST TEKNE* PAKETİ

1 yıllık bağlama yapan dost teknelere

%20 + 1 ay ilave süre

her sene için ilave 2 puan

İNDİRİM

2 yıllık bağlama yapan dost teknelere

%30 + 2 ay ilave süre

her sene için ilave 2 puan

İNDİRİM

Batı Mahallesi Sahil Yolu Cd. No:6 34890 Pendik - İstanbul
Marinturk Marinas & Boatyards | info@marinturk.com.tr | www.marinturk.com.tr | Tel: +90 216 999 12 34

MARINALLIANCE YILDIZ ★ HOLDING

Marinalliance, üye marinalarda kısa süreli deniz bağlama, karapark ve çekme atma hizmetlerinde %20 indirim ayrıcalığı sunar. Marinturk İstanbul, kampanya koşul ve süresinde değişiklik yapma hakkını saklı tutar. *DOST TEKNE: 1 yıllık sözleşme yaparak, takip eden yıllarda kesintisiz bağlama sözleşmeleri devam eden tekneler.

Yelkene 7 yaşındayken başlayan Okyanus'un en büyük hayali Olimpiyat şampiyonluğu.





Okyanus Arıkan

- 2012 yılından beri il, bölge ve ulusal tüm yarışlara katılıyor.
- 2014'te Milli Takım'a girdi.
- 2015 ve 2016 Avrupa Optimist Takım ikinciliği, Balkan Optimist Kadınlar ikinciliği, Asya Şampiyonası Takım üçüncülüğü ve takım ikinciliği var.
- Umman, Garda, Slovenya, Hollanda, İngiltere, Crotone, Atina, Alexandrapolis, Katar, Bahreyn, Sri Lanka, Hong Kong, Bulgaristan, Romanya, Sırbistan, Hırvatistan, Tayland ve İtalya'da yarıştı.
- Ulusal ve Uluslararası yarışlarda 89 şampiyonluk, 33 ikincilik ve 14 üçüncülük sahibi.

ŞAMPİYON OKYANUS'UN MAVİ DÜNYASI



"Hayatım boyunca yelken yapmak, yarışabildiğim kadar yarışmak istiyorum." Bu sözler Urla'da yaşayan 13 yaşındaki Okyanus Arıkan'a ait. Ali Rıza Mete (ARM) Urla Yelken Kulübü Kurucu Başkanı Gürbüz Arıkan ve kulübün Başkan Yardımcısı Aysun Arıkan'ın kızları. "İsmime ben annemin karnında 4 aylıkken karar vermişler. Annemin ismi Aysun. Onun adını ismimde taşıyorum" sözleriyle ne denli denizci bir aileden geldiğini anlatmış oluyor. 7 yaşındayken bir yaz kursuyla yelken eğitimi almaya başlayan başarılı sporcumuzun daha ufak yaşlarına dair güzel anıları masmavi bir hayattan tatlı anekdotlar sunuyor. "7 yaşından önce babamla birlikte botta antrenmanları ve yarışları izlerdim. Botun önünde babam minderlerle yatak yapardı. Uykum geldiğinde orada uyurdum."



Yelken sporunun kendisine sağladığı faydaları disiplin, sorumluluk, zamanı verimli kullanabilmek, sosyal ortam, kazanmayı ve kaybetmeyi öğrenme, paylaşma, zor durumlarda karar verebilme, iletişim olarak ifade ediyor. Oldukça yoğun bir antrenman programı olan genç sporcu, bir yandan da öğrencilik hayatını sürdürüyor. Bu temponun altından nasıl kalktığını ise şöyle açıklıyor: "Çok fazla dinlenme şansım olmuyor. Ama mutlu olduğum bir işle uğraştığım için yorgunluğumla baş edebiliyorum."

Okyanus'un sporcu yaşıtları arasında, kendi kuşağında öne çıkan bir genç kız olduğu muhakkak. Yalnızca başarılarıyla değil, ifade gücüyle de bunu ortaya koyuyor. Rekabeti sevdiğini, yarışta rakipleri arkadaşları olsa dahi "Karada arkadaş, denizde rakibim olarak görüyorum" diyecek kadar profesyonel ve odaklı bir sporcu aynı zamanda. Zaten gelecekte kendini nerede, nasıl gördüğünü de tereddütsüz ve net bir şekilde ifade ediyor: "Dünya Şampiyonu olmuş, Olimpiyatlar'da şampiyon olmuş bir şekilde görüyorum." Merakımıza yenilerek okulda kızların mı erkeklerin mi yelkende daha iyi olduğunu soruyoruz ve "Yeteneğe göre değişiyor" cevabını da alıyoruz.



Okyanus'un annesi Aysun Arıkan, ARM Urla Yelken Kulübü'nün başkan yardımcılığını yürütüyor.

Dominos Pizza, artık Matrak II ile CFM BAYK Kış Trofesi'nde...



Matrak II'nin 'denizci' destekçisi

ASLAN SARANGA

Domino's Pizza'yı Türkiye'ye getiren başarılı iş adamı Aslan Saranga, gerçek bir yelken tutkunu. Matrak II teknesine sponsor olarak yarış dünyasına da adım atan, çocukluğu Büyükada'da geçen Saranga'nın deniz aşkının ve yelken merakının güzel bir hikâyesi var.

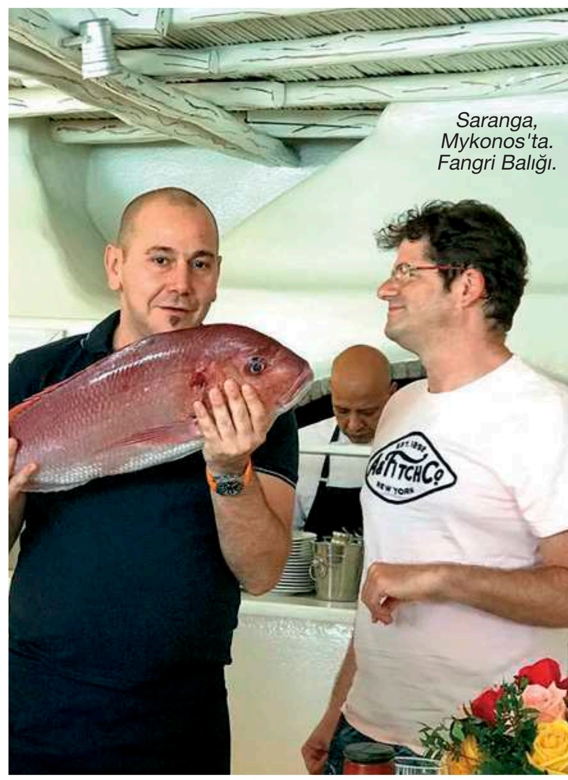
Yazı ÇİĞDEM YURTSEVER
Fotoğraflar ASLAN SARANGA ARŞİVİ, ÇİĞDEM YURTSEVER

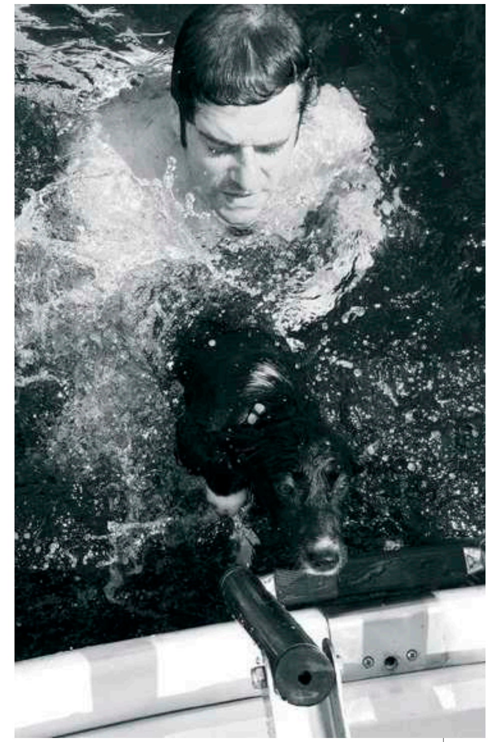
Domino's Pizza Türkiye'nin kurucusu Aslan Saranga yoğun iş hayatının arasında 6 sene önce bir mavi yolculuk yapar. Ve o seyahat ona çocukluğunun mutlu ve güzel günlerini hatırlatınca bir yelkenli almaya karar verir. İlk seyahat ve eğitimler derken şimdiki teknesi Bliss'e kavuşur.

Saranga sadece yaz aylarında teknesiyle seyahat edebilse de kendisini Bodrum'da yat yarışlarında da göreceğiz artık. Geçen ay CFM BAYK Kış Trofesi'nde yarışan Matrak II teknesine sponsor olan Saranga, yarış dünyasını da çok sevdi. Şimdi kendisini daha yakından tanıyalım ve denizle ilişkisini öğrenelim.

Sizi biraz tanıyabilir miyiz?
İstanbul doğumluyum. Nişantaşı Anadolu Lisesi, İstanbul Üniversitesi İşletme Bölümü'nü bitirdim ve yine aynı üniversitede finans üzerine yüksek lisans yaptım. Üniversiteyle beraber çeşitli firmalarda çalıştım. Hayalim borsada çalışmaktı fakat tesadüfler beni 22 sene önce Domino's ile tanıştırdı. Biz de Türkiye ve bize bağlı bulunan ülkelerle birlikte bu büyük zincirin en büyük ilk beş ülkesi arasındayız bugün.
Yelken hayatınıza nasıl girdi? Ailede




Saranga, Mykonos'ta. Fangri Balığı.




Bliss, Hisarönü'ndeki Martı Marina'da.

"Çocukluğum ve gençliğim Büyükada'da, Tarabya'da, Boğaz'da geçti. Deniz içinde büyüdüm diyebilirim. O zamanlar Büyükada, çocuklar için özgürlük cennetiydi."

başka denizci var mıydı?
Çocukluğum ve gençliğim Büyükada'da, Tarabya'da, Boğaz'da geçti. Deniz içinde büyüdüm diyebilirim. O zamanlar Büyükada çocuklar için özgürlük cennetiydi. Sabahtan mayolarımızı giyip bisikletlerle faytonların arkasına takılır, sahile giderdik. Denizden midye çıkarıp balık avlama yarışması yapılırdı. Gün boyu denizin içinde ellerimiz buruşana kadar oynardık. En eğlenceli aktivite de iskeleye yanaşan vapurlara gizlice girip, vapurdan denize atlamaktı. Sahilden geçen yelkenli teknelere özlemle baktığımızı, yakında demir atmış bir tekne var ise yanına yüzdüğümüzü ve içine kaçak bindiğimizi bugün gibi hatırlıyorum. Hatta lisede beş arkadaş birleşip fiber kayık almıştık kendimize. Üniversite bitince apar topar bir iş ve aile hayatı başladı, o yoğun tempoda seneler çok hızlı bir şekilde aktı. 2012'de ailece yelkenli ile mavi yolculuğa çıktığımızda bu anılarım canlandı. Çocukluğumda yaptığım aktiviteleri yeniden kızlarımla yapmaya başlayınca hemen kararımı verdim ve o tatilden sonra da ilk yelkenli teknemi aldım.

FIRTINALI SEYİRDE İLK EĞİTİM

Peki nasıl öğrendiniz yelken yapmayı?
Mavi yolculuğa çıktığımız Kuntay Kaptan'dan ilk eğitimi aldım. Daha sonra İstanbul'da beraber çalıştığımız 7/11'in eski genel müdüründen teorik eğitimler aldım. O da iş hayatının rutininden sıkılıp tekneyi evi yapmıştı. Sayesinde kaptanlık ehliyetimi aldım. Bir gün Kuntay Kaptan beni aradı, Yunanistan'daki kriz nedeniyle çok uygun fiyatlı tekneler olduğunu söyledi. Atladık Atina'ya gittik ve ben ilk teknem Bavaria 39 Cruiser'ı almaya beş dakikada karar verdim. Ve ismini mutluluk ve keyif anlamına gelen "Bliss" koyduk. Ben sıfır tecrübe ile Kuntay'a bir an önce yola çıkmak için baskı yapıyordum. O da bana uygun dille havanın seyir için uygun olmadığını anlatmaya çalışıyordu. İki gün havanın düzelmesini bekledik. Kuntay Kaptan benim baskılarımdan sonunda sıkıldı ve gece 12'de hadi çıkıyoruz dedi ve yola çıktık. O zaman benim için Bliss'in anlamı değişti. Üç gün boyunca 30 knot'lık fırtınalı bir seyirde ben ilk denizcilik eğitimimi sert bir şekilde almış oldum. Denizde hiçbir şeyin ace- ▶


Söğüt, Aslan Saranga'nın her yaz uğradığı duraklardan.



leye gelmediğini ve tecrübenin sözünü dinlemek gerektiğini anladım. Alıştıktan ve biraz daha seyre çıktıktan sonra Ege'de yaptığım uzun seyirlerin bana çok tecrübe kazandırdığını söyleyebilirim.

Şimdi kullandığınız teknenin modeli nedir?

İlk aldığım teknede hem benim hem ailemin yelken hayatına uyum sağlayıp sağlamayacağını gözlemlemeye çalıştım. Diğer yandan da tecrübemi artırmak da istiyordum. Yelkenin bundan böyle benim için bir yaşam biçimi olacağını görünce, 2016 yılında Jeanneau 44 DS aldım. Onun da adını Bliss koydum.

Niçin yelkenli tercih ettiniz?

Yelkenli kullanırken özgürlük hissi, rüzgarı arkanıza alıp gezmek, gün batımını izlemek ve doğanın mucizesine şahit olmak çok az şeyde bulabileceğiniz bir keyif. Tekneye bindiğim anda her tarafımı pozitif bir enerji kaplıyor ve rahatlıyorum. Aynı duyguyu çok yüksek sesle giden bir motoryatta yaşayamıyorsunuz. Amaç bir yere hızlıca ve gürültü ile gitmek değil, doğa ile iç içe yapılan o seyrin keyfine varmak. Arkadaşlarımla veya kızlarımla yaptığım en keyifli sohbetler seyir sırasında oluyor. Yelkenliyle seyir benim için terapi ve meditasyon gibi.

SONSUZ BİR DÜNYA

Yelken yapmanın sizdeki manevi karşılığı nedir?

Yelken yaparken zamanın değil, denizin size ne söylediği önemli. Onu duyabildiğinizde karşınızda sonsuz bir dünya olduğunu keşfediyorsunuz. Sizi doğaya daha yakınlaştıran ve onunla birleştiren eşsiz bir tecrübe ve huzur. Günümüz hayatı çok hızlı ve tempolu akıyor. Evinize gittiğinizde bile herkes kendi derdinde, herkes cep telefonları ile ilgileniyor ve kimse birbiriyle sohbet etmiyor. Bir marina ve sahile teknenizle girdiğinizde her ne olursa olsun herkes birbirine yardım ediyor, hâlini hatırını soruyor. İnsanlar saatlerce denizde yaşadıkları deneyimleri, teknelerinde yaşadığı sorunları nasıl çözdüklerini birbirlerine gururla anlatıyorlar. Sanki denizde bana her şey daha gerçekmiş gibi geliyor. Gerçek arkadaşlık, gerçek ilişki, gerçek özgürlük gibi...

Ne sıklıkta teknede oluyorsunuz? Nerelere gidiyorsunuz?

Yazın kızlarım ve yakın arkadaşlarımla daha çok vakit geçirebiliyorum. Marmaris-Hisarönü, Bodrum ve Yunan Adaları'nı tercih ediyorum. Çalışma tempomdan ötürü teknede halen istediğim kadar vakit geçiremiyorum ne yazık ki. Bu kış ve ilkbaharda ise yelken yarışlarına katılarak daha fazla vakit yaratmak istiyorum.

"BAZEN TEK BAŞINA YILDIZLARI SEYRETMEK"

Teknenizde en çok yapmayı sevdiğiniz şeyler neler?

Teknemde benim için en büyük keyif arkadaşlarımı ve kızlarımı ağırlamak. Ve onları bilmedikleri yerlere götürüp şaşırtmak beni çok mutlu ediyor. Daha önce yelken tecrübesi olmayan insanlara teknede bir şeyler öğretip onlarla beraber seyir yaparken de çok daha keyifli bir bağ kuruyorsunuz. Alargada kalıp bazen tek başına yıldızları seyretmek ve bira içmek. Farklı bir grup arkadaşla da bazen balık avlamaya çıkıyoruz. Teknede basit malzemelerle yemek yapmak da benim için çok büyük bir keyif.

İleride Akdeniz turu, Atlantik geçişi, dünya turu gibi hedefleriniz var mı?

Açıkçası şu anki yoğun çalışma koşullarında bu tarz bir tur mümkün gözükmüyor. Ben de denizcilikte hâlâ çırak sayılırım. O nedenle bu yaz Atina çevresini dolaşmak, yeni dostlar edinip denizcilikte daha çok deneyim edinmek istiyorum.

Bu sene Bodrum'da yarışan Matrak II teknesine sponsor oldunuz. Siz de yarışlara katılmayı planlıyor musunuz?

Bir hedef uğruna Matrak II teknesine sponsor olmadık. Bu röportajdan da anlayacağınız gibi rekabet ve yarışmaktan çok; arkadaşlık, iletişim, takım çalışması, denizde hep beraber bir şeyler başarmak ve paylaşmak benim için önemli değerler. Yaptığım bu spora destek olmak istedim. Matrak takımıyla geçirdiğim süreçte şirket vizyonumuzla paralel olduğunu gördüm ve bu sebeple Domino's Türkiye olarak kendilerine sponsor olduk.

Yarış dünyasını nasıl buldunuz?

Yarış dünyasını sevdim. Herkes centilmence ve dostça bir takım ruhu ortaya koyuyor. Bunlar olmayınca başarının gelmesi zaten çok zor. Başkaları ile rekabet etmekten çok kendimi bulunduğum konfor alanından çıkmaya zorluyorum devamlı. Rekabet yerine bunu tercih etmenin kendimi daha geliştirdiğini ve özgürleştirdiğini gözlemledim. Yalnızca bir noktaya odaklanan rekabetçi ruh, insanı kısırlaştırıyor. ⎈

FAVORİ SEYAHAT ROTALARI

"İş nedeniyle çok seyahat ediyorum. Uzak Doğu'dan Güney Amerika'ya, Virgin, Bahamalar, Mauritus, Seyşeller'e kadar birçok ünlü adayı gezme imkânım oldu. Bana göre dünyanın en güzel sahilleri ve adaları Ege sahilleri ve adaları. Benim için sadece doğal güzellik değil, insanlar, kültür, yemek, müzik, mimari yapı bunların hepsi bir bütün. Yurtdışında gittiğim adalar ve sahiller ya bana çok ruhsuz geldi ya da çok turistik. İstanbul'dan çıkıp Marmara Adası, Bozcaada, Cunda rotasından üç-dört günde Çeşme'ye ve Bodrum'a inmeyi çok seviyorum. Bunun dışında Hisarönü'nden çıkıp Simi, Rodos ve çevre adaları gezmekten keyif alıyorum. Bir keresinde bir haftalığına Dubrovnik ve çevresindeki sahilleri gezmiştim. O bölge de çok hoşuma gitmişti."

MIYC KIŞ TROFESİ

10. yılda 30 tekne

Birinci ayağı Ocak ayında Marmaris'te yapılan MIYC Kış Trofesi'nin ikinci ayağında katılım arttı ve 30 tekne start aldı. Trofenin 10. yılının da kutlandığı ayak yaşanan zor anlar ve sıkı rekabet seyre değerdi.

Yazı ve Fotoğraflar ÇİĞDEM YURTSEVER

Marmaris Uluslararası Yat Kulübü'nün (MIYC) ERGO sponsorluğunda düzenlediği MIYC Kış Trofesi bu yıl 10. yılını kutluyor. Altı ayak sürecek olan trofenin ikinci ayağı 3-4 Şubat tarihlerinde tamamlanırken filo büyüdü. 30 teknenin katılım sağladığı yarışlara İstanbul, İzmir, Kuşadası, Rusya, Bodrum, Eskişehir ve Datça'dan ekipler geldi. Yarışlar ilk gün bir şamandıra ve bir coğrafi rotada yapılırken, ikinci gün 30 knot üzeri esen rüzgâr yüzünden yapılamadı. Her geçen sene artan rekabetle yarışan ekipler, centilmenliği elden bırakmazken ikinci ayakta hiç protesto verilmedi.

MIYC Kış Trofesi'nin ikinci ayağına 30 tekne katıldı.





Marmaris'te ikinci ayakta sert hava etkisini gösterdi. İlk gün sağanaklarda 25 knot'ları gören ekipler, ikinci gün rüzgârın 30 knot üzerine çıkması yüzünden yarışamadılar.

ERGO MIYC KIŞ TROFESİ 2. AYAK SONUÇLARI

IRC1
1. Goblin 3 *(Kaan İş) 1-1*
2. Juke Box *(Mikhail Voronov) 3-3*
3. Wind Rider-Sailing Life Academy *(Erol Algül) 5-2*

IRC2
1. MX *(Mustafa Tezcan) 1-2*
2. Hayta *(Zafer Öznur) 3-1*
3. İzmir Yelken *(Kaan Özgönenç) 2-3*

IRC3
1. KAYK Apaz-Kömürcüoğlu *(Doğukan Kandemir) 1-1*
2. Papirus *(Ezgi Kalaycı) 3-2*
3. Boomerang-UK Sails *(İskender Akbaş) 2-3*

IRC4
1. Stubborn-Smart Sailing *(Tansel Yüzer) 1-1*
2. Kaçamak *(Serbülent Bengitöz) 2-2*
3. Blue Bird 2 *(Mehmet Özdaş) 3-3*





Marmaris'e gelen ekipler kulüp bahçesinde hoş geldin kokteylinde buluşarak yarış haftasına başladılar. Yarış sabahı ise yine kulüp bahçesinde brifing için toplandılar ve Başhakem Can Giray yarış kurallarını hatırlattı. Ancak en çok üzerinde durulan konu 30 knot ve üzeri sabit rüzgârda yarış startı verilmeyeceği idi. Cumartesi sabahı denize çıkıldığında ilk günün bahar havasından eser yoktu; hava kapalıydı, yağmur atıştırıyordu ve rüzgâr yoktu. Start, rüzgârın gelmesi ve oturmasının ardından verildi. İlk yarış, koy içinde kapılı şamandıra yarışıydı. 1,4 mil mesafeli iki turlu orsa pupa yarışında ilk startı IRC 1-2 grupları, ardından IRC 3-4 grupları aldı. 7-8 knot'larda esen rüzgârda ilk grupta 17 tekne start aldı. Ardından IRC 3-4 gruplarının startında EXIT ve Boomerang UK Sails, fodepar olup startlarını tekrar ettiler. Ekipler, Yalancı Boğaz önünde atılan orsa şamandırasını dönerken rüzgâr yavaş yavaş arttı ve 15 knot'lara kadar çıktı, zaman zaman sert sağanaklarda 20 knot'ları da gördü. ▶







BOĞAZ GEÇİŞİNDE BÜYÜK SINAV

İkinci yarış için 12 millik koy dışında coğrafi rotalı yarış anons edildi. Rüzgâr ikinci yarışta şiddetini artırmaya başlamıştı. Her iki grup da startını verip Keçi Adası'na doğru yükselmeye başladı. Ekipler adanın altına girince rüzgâr kesildi ve tekneler yavaşladı. Ancak adadan burnunu çıkaran tekneler birer birer sert havaya maruz kalıp sıkı bir orsa seyriyle Karga Taşı'na doğru ilerlediler. Karga Taşı'nı dönen ekipler koy içine dönmek üzere balon seyrine geçtiler. Ancak rüzgâr şiddetinin boğaza girerken sert sağanaklarda 25 knot'arı bulması ekipleri oldukça zorladı ve yarışın en zorlu sınavını verdiler. Alexsandra boğaza girerken balonunu yırtarken, İzmir Yelken ekibi broşa girdi. Acadia 3 teknesinin balonu direğe dolandı ve adanın kuytusuna sığındı. Diğer yandan yeni bir ekip olan Yerken Yelken ekibiyle yarışan Leader teknesinin balonu iki yerden boğumlandı. Wind Rider Sailing Life Academy yol hakkına sahip Soprano'ya yol verirken sağanaklardan dolayı ufak bir tekne teması yaşadılar. Yarışlar esnasına protesto anonsları duyulsa da resmi bir protesto başvurusu yapılmadı. Günün akşamında kulüp bahçesinde mangal partisi ile ilk ayak yarışlarının kupaları verildi. Trofenin onuncu yılı şerefine son üç kulüp başkanı Cem Tekdağ, İskender Akbaş ve İhsan Kalaycı birlikte pasta kestiler. Yemekli, müzikli ve eğlenceli bir akşam sona erdi. Ertesi gün ise hava şartlarının uygun olmaması sebebiyle (30 knot üzerinde esen rüzgâr) yarış yapılamadı. ⎈







EKİPLERDEN

✔ Bu yıl Marmaris'teki üçüncü yılı olan İstanbullu ekip **Goblin 3**, ilk ayakta IRC 1 grubunda birinci olurken ikinci ayakta da liderliğini korudu.

✔ **Acadia 5** ilk ayakta **Alexsandra** ekibinin ardından üçüncü sırada haftayı tamamlarken, her iki ekip de ikinci ayakta dereceye giremedi.

✔ Yıllardır Marmaris'te katıldığı yarışlardan tanıdığımız Rus ekip **Juke Box**, ikinci ayakla birlikte kış trofesi filosuna dahil oldu ve haftayı IRC 1'de ikinci sırada tamamladı.

✔ Marmarisli ekip **Wind Rider - Sailing Life Academy** bu yıl yeni tekneleri (Beneteau First 40) ile IRC 1 grubunda yarışmaya başladı ve ikinci ayakta haftayı üçüncü sırada tamamlamayı başardı.

✔ IRC 2 grubunda ikinci ayakta ilk üç tekne arasında sıkı bir rekabet vardı. İlk ayak **İzmir Yelken, Hayta** ve **Lady Bubu** sıralaması ile tamamlanırken, ikinci ayakta **MX** birinciliği İzmir Yelken'den aldı. Hayta ikinci sırada yerini korudu ve İzmir Yelken üçüncü oldu.

✔ IRC 3 grubunda **Kuşadası Yelken Kulübü** üyelerinden oluşan **KAYK Apaz Kömürcüoğlu** ekibi her iki ayakta da grup birinciliğini kazanarak liderliğini korumayı başardı.

✔ Aynı grupta ikincilik ise ilk ayakta İstanbullu **EXIT** ekibinin olurken ikinci ayakta **Papirus**'ün oldu. Üçüncülük ise her iki ayakta da **Boomerang UK Sails** ekibine gitti.

✔ İlk ayakta yaşadığı kaza sonucu teknesine aldığı darbeden dolayı yarışmaya devam edemeyen IRC 4 grubundaki **Stubborn Smart Sailing** ikinci ayak yarışlarına katılabildi ve her iki yarışı da birincilikle tamamlayıp haftayı lider olarak kapatmayı başardı.

✔ IRC 4 grubunda ikincilik her iki ayağı da ikinci sırada tamamlayan **Kaçamak** ekibinin olurken üçüncülük **Blue Bird II** ekibinden geldi.

✔ Trofenin 10. yıl kutlaması vesilesi ile **Ege Açıkdeniz Yelken Kulübü** (EAYK) başkanı Akif Sezer ve eşi İlkben Söğütlü de Marmaris'e desteklerini göstermek için **Hayta** teknesinde yarıştılar.

CFM BAYK KIŞ TROFESİ

Fırtınalı ayakta tek yarış

Bodrum'da fırtınalı başlayan haftada ilk gün yarış yapılamadı, ikinci gün tek yarışla hafta tamamlandı. Sert rüzgârda ve iri dalgalar arasında yarışan ekipler için zorlu geçen yarışta pek çok tekne teknik sıkıntı ve kaza yaşadı. Comet A/Arkas MAT Sailing Team, Define, Aurora X, Heni, By Eskici-Kabasakal, Blues 1-Çorlu Sailing Team, Poseidon ve Aruna ODTÜ grup birincileri oldu.

Yazı ve Fotoğraflar ÇİĞDEM YURTSEVER

Bodrum Açıkdeniz Yelken Kulübü'nün (BAYK) CFM ana sponsorluğunda organize ettiği, Milta Bodrum Marina'nın ev sahipliği yaptığı CFM BAYK Kış Trofesi'nde ikinci ayak yarışları 10-11 Şubat tarihlerinde tek yarışla tamamlandı. Fırtınanın etkili olduğu yarış haftasında ilk gün rüzgâr 30 knot ve üzerinde estiği için komite yarışa izin vermezken, ikinci gün sert havada tek yarış yapılabildi.

Bodrum'da ilk ayakta tek yarış yapabilen filo, ikinci ayakta da aynı kaderi yaşamak zorunda kaldı. 50 teknenin katıldığı ikinci ayakta yarışmak için sabırsızlanan ekipler ilk gün güneyden esen sert hava sebebiyle yarış yapamazken, ikinci gün IRC A grubu orsa pupa şamandıralı rotada, IRC B ve Destek grubu da yaklaşık 17 deniz mili uzunluğundaki Bodrum-Çelebi Adası-Kargı Adası-Bodrum arasındaki coğrafi rotada yarıştılar. Yarışta IRC A grubunda üç tekne sert havadan dolayı yarışa girmezken, altı tekne de teknik sorun ve kazalardan dolayı yarışı tamamlayamadı. IRC B ve Destek gruplarında ise üç tekne yarışa girmedi üç tekne de yarışı tamamlayamadı. İlk ayakta olduğu gibi ikinci ayak sonunda da planlanan yarış sayısına rüzgâr nedeniyle ulaşılamadı.

MECBURİ DÖNÜŞ

Marina Yacht Club'da Başhakem Ayberk Olcay'ın verdiği brifingle başlayan haftanın ilk gününde güneyden esen güçlü rüzgâr hakem komitesini endişelendirse de sınırların altında estiği için tüm filo denize çıktı. Ancak hızı sağanaklarda 30'lara varan rüzgâr, iri dalgalar ve şiddetinin gittikçe artması sebebiyle hakem komitesi filoyu kısa süre sonra marinaya gönderdi. Yarışmak için sabırsızlanan ekipler o gün rüzgârın izin vermemesi sebebiyle yarışamadı. Günün sonunda yelkenciler ilk ayak yarışlarının ödül töreni için Marina Yacht Club'da yapılan kokteylde tekrar bir araya gelerek kupalarını aldılar.

TEK VE ZORLU YARIŞ

Haftanın ikinci gününde rüzgâr ilk güne göre hafiflemiş olsa da yine de şiddetliydi. Başhakem Olcay, yarışın verdiği brifingde ilân edilen saatte başlatılacağını ve ilerleyen saatlerde rüzgârın şiddetini daha da artıracağını söyledi ve rüzgâr daha fazla şiddetlenmeden ilk yarışın yapılması planlandı. İlk yarış önce IRC B ve Destek grupları için coğrafi









rotada verildi. Dalgalar oldukça iri, rüzgâr da 18-20 knot'larda seyrediyordu. İlk grup önce Çelebi Adası'nı, sonra Kargı Adası'nı dönerek Bodrum'da finişlerini vermek üzere start aldılar. Pek çok ekip zorlandı ve terkler başladı. Rüzgâr, adalar dönüşlerinde 28-32 knot arasında etkisini gösterirken dönüşte birçok tekne balon açmadı. Diğer yandan IRC A gruplarının tümüne iki turlu şamandıra yarışı ilân edildi. 18-22 knot'la start alındı. Ancak starttan hemen sonra Shak Shuka II teknesinin mandarı patlayınca yarışı terk etmek zorunda kaldı. Orsa şamandırasına yönlenen tekneler ilk şamandıra dönüşlerinde oldukça zorlandı ve teknelerin çoğu broşa girmeye başladı. Tekneye ve balona hâkim olmak zor olunca teknelerin bir kısmı balon açmadan dönüşe geçti. Orsa şamandırasını dönen ekiplerden Boreas, balon bastığında kıç istralya patlayınca direğin tepesi kırıldı. Tekne kontrolünü kaybeden ekip önce broşa girdi sonra knock down oldu, ancak ekipte kimseye bir şey olmadı. Yavaş yavaş terkler gelmeye başladı. Matador'da balon istralyaya dolanınca yırtıldı. Ekip yarışa devam edemedi. İlk orsayı döndükten sonra Truva'nın balonu direğe dolanınca Karaada'ya sürüklense de ekip neta olmayı başarıp marinaya döndü. Altı teknenin katılım gösterdiği IRC A-0 grubunda yarışın sonunda üç tekne kaldı. Comet A / Arkas MAT Sailing Team birinci, Shak Shuka 3 ikinci, Matrak II ise üçüncü oldu. IRC A-2 grubunda ise Happy Hour Matrix fodepar olurken, Truva, Matador ve Shak Shuka II teknik sıkıntıdan yarışı terk etti. Grupta iki tekne Aurora X ve İzmir Yelken Akademisi kaldı. Aurora X haftayı birinci kapattı.



Sert havada yapılan yarışta büyük sıkıntılar yaşayan tekneler oldu. Boreas teknesinin direk ucu kırılırken, Matador ve Truva'nın balonları direğe dolanınca ciddi tehlikeler atlattılar.



FİLODA NELER OLDU?

✔ İlk ayakta göremediğimiz **Arkas Sailing Team**, ikinci ayakta sürpriz değişikliklerle yer aldı. Arkas ekibi tekne üreticisi M.A.T ile yaptığı işbirliği sonunda yeni teknesiyle yarışmaya başladı. Comet A isimini verdikleri MAT 1180 model (IRC A0) teknelerinde **Arkas-MAT Sailing Team** ismiyle yarışmaya başladı. Ekip ilk ayakta yeni teknelerinde iyi bir performansla haftanın birincisi olmayı da başardı.

✔ Geçen sene Farr 40 model **Farrfara** isimli teknelerinde yarışan Uzun ekibi bu sene yeni aldıkları RC44 model **Kapkara** ismini verdikleri teknelerini Bodrum yarışlarına hazırlayıp getirdiler. Ancak antrenman yapmaya fırsat bulamayan ekip, tekneleri rüzgâr ve dalga koşullarına uygun olmadığından yarışa katılmadı.

✔ **Shak Shuka** ekibi bu yıl ilk kez yarışmaya başladıkları Farr 40 model **Shak Shuka 3** (IRC A0) isimli teknelerine kısa sürede alıştılar. Ekip ilk ayakta birinci, ikinci ayakta ise ikinci olmayı başardı.

✔ 2. ayak itibarıyla **Dominos Pizza** Türkiye sponsorluğuyla yarışmaya başlayan **Matrak II** ekibi IRC A0 grubunda her iki ayakta da üçüncü sırada yerini korumayı başardı.

✔ İlk ayakta ikincilik almayı başaran **Boreas**, ikinci ayaktaki yarışta tekne direğinin ucunun kırılmasıyla yarışı terk etmek zorunda kaldı. Ekip direği yenileyeceği için önümüzdeki birkaç ayak yarışlara giremeyeceklerini bildirdiler.



OTOKAR TİRHANDİL CUP

Rekabet kızışıyor

Bodrumluların çok sevdiği ve her yarışını heyecanla beklediği Otokar sponsorluğundaki Tirhandil Cup, ikinci yılında gelişerek devam ediyor. İlk iki ayağında toplam dört yarış yapılabilen trofenin 3. ayağı 17-18 Şubat tarihlerinde tamamlandı. İkisi coğrafi, biri şamandıra yarışı olmak üzere üç yarış tamamlanırken kuzeyli sert hava haftaya damgasını vurdu.

Yazı ve Fotoğraflar ÇİĞDEM YURTSEVER

Tirhandil Cup'ın ilk günü Gemibaşı'nda Başhakem Ayberk Olcay'ın verdiği brifingle başladı. Her ayakta üç yarış planlanan trofede eksik yarışları tamamlamak üzere dört yarış planlansa da hava koşulları nedeniyle üç yarış yapılabildi. İlk günün sert havası ve rüzgâr oyunları günün ilk yarışı olan coğrafi rotalı yarışa keyif katarken ağır tonajlı teknelere avantaj sağladı. Günün ikinci yarışı olan şamandıra rotalı yarışta küçük tekneler ön plandaydı. Ancak şiddetli hava, rekabeti ve mücadelesi zor ama keyifli iki yarış yapılmasına izin verdi.

SAĞANAKLARDA 30 KNOT

12 teknenin katıldığı trofede tek grupta ve aynı rotada mücadele eden tüm teknelerin ilk yarışı yaklaşık 17 millik coğrafi rotalı yarıştı. Rotaya göre Bodrum startının ardından Çelebi ve Kargı Adası iskelede bırakılıp geri dönülecekti. 10-15 knot'lardaki starttan sonra apaz seyirle Çelebi Adası'na doğru ilerleyen teknelerden filonun en büyükleri Gargantua ve Aksona Mancorna rüzgâr avantajını kullanarak liderliği aldı. Arkadan gelen tekneler ise Hızır, Alice gibi daha ufak boydaki tirhandillerdi. Çelebi Adası'na giderken 20-25 knot hız arasında esen rüzgârda yarışan ekipler sert sağanaklarda 30 knot'ları gördü. Bu arada balon açan ekipler balonlarını kullanmakta zorlandı; Aksona Mancorna balonunu açarken yırttı. Çelebi Adası'nı dönüp Kargı Adası'na gelen ekipler adayı döndüklerinde rüzgâr oyunlarıyla karşı karşıya kaldılar. Adanın etrafında rüzgârsız alana gelen tekneler burada tekrar bir araya gelmeye başlayınca yarışın en kritik noktası da ada dönüşü oldu ve sıralamalar da değişti.

Gargantua rüzgârsız kalan ilk tekne oldu. Aksona Mancorna da aynı bölgede rüzgârsız kalsa da rüzgârı ilk alan tekne olunca bir daha liderliği elden bırakmayıp first finiş yapmayı başardı, ilk yarışın da birincisi oldu. Yarışın sonunda Aksona Mancorna birinci, Alice ikinci ve Kalita ekibi üçüncü oldu.

Günün ikinci yarışı ilk yarışın hemen ardından verildi. 0,6 millik iki turlu şamandıra rotalı yarışta değişmeyen sert hava koşullarında bir yarış daha tamamlandı. Filoda balon açmayıp ayı bacağı ile yarışan tekneler oldu. Bir tekne yarıştan çekilirken kazasız ve keyifli bir yarış daha tamamlandı. First finiş bu sefer Gargantua'dan geldi, ardından Hızır ve Bastarda ekipleri finişlerini yaptılar. Ancak düzeltilmiş zamana göre





Filonun en büyük teknelerinden Gargantua, trofe genelinde liderliğini koruyor.



Hızır, Gargantua ve Kalita ilk üçe girdi. Günün sonunda Veli Bar'da yelkenciler 2. ayak kupalarını almak üzere tekrar toplandılar.
Haftanın son yarışı ise Pazar günü yapıldı. Şamandıra yarışı ile ilk startı alan filo rüzgârın istikrarsızlığı ve sonunda rüzgârsız kalınması sebebiyle abandone oldu. Ardından coğrafi rotada ikinci yarışın startı verildi. Bodrum'da start alan filo Oraklar Adası'nı dönüp Karaada Boğazı'nda finiş verdi. 25 knot'larda yapılan yarışın sonunda Gargantua, Hızır ve Gülşade ekipleri ilk üç sırada yarışı tamamladı. Toplam üç ayak sonunda trofe genelinde ise Gargantua, Hızır ve Alice tekneleri ilk üç sırada yer alıyor.

www.tirhandilcup.com





KOMİTEDEN VE YARIŞÇILARDAN DEĞERLENDİRMELER



ERDEM AĞAN, Tirhandil Cup Organizasyon Komitesi Başkanı

"Üçüncü ayağı tamamladık. Hayli çekişmeli oldu yarışlar, sıralamalarda saniyelerle kaybedip kazananlar oldu. Çok zevkliydi, artık çok iyi yarışlar oluyor. Tekne yapımcıları tirhandilleri de geliştirdiler; yelkenleri ve arma donanımları da çok iyi artık. İyi start alıyorlar. Bundan sonra da daha iyi olacağını düşünüyorum. Bu sene ikinci kış trofemizi yapıyoruz ve umarız daha nicelerini yaparız. İnanıyorum ki, çok kısa sürede çok iyi yerlere gelecek Tirhandil Cup. Tüm katılımcılara, izleyenlere ve gönül verenlere çok teşekkür ediyoruz."



UĞUR AYAZ, Alice

"Yaklaşık 20 knot rüzgârda iki yarış yaptık ilk gün. 17 millik ilk coğrafi rotalı yarışımız zorlu şartlarda olsa da en az hasarla ve gayet keyifli bir yarışı tamamladık. Orsası, pupası, apazı yeterli ve ortak seviyede bir yarıştı. Rakiplerimizden balon yırtan ve zorluklar yaşayanlar oldu, biz böyle bir zorluk yaşamadık. Günün ikinci yarışı ise çok güzel bir şamandıra yarışıydı. Bizi en mutlu eden konu, teknelerin giderek performanslarını artırması. Umarız bu böyle devam eder ve çok daha üst performanslara çıkar bu tekneler. Manevra kabiliyetleri olsun, pupa açıları olsun daha iyiye gidiyor her şey şu anda. Önümüzde daha üç ayak var ve gayet çekişmeli gidiyor. Bizim hedefimiz trofeyi ilk üçte bitirmek. Önümüzde büyük hızlı tekneler var, ama reyting avantajımızla onların üzerine çıkmayı deneyeceğiz. Mücadeleye devam ediyoruz."



MUSTAFA ÖZKESKİN, Hızır

"İlk gün 20-25 knot arasında kuzey rüzgârıyla yarıştık. Aslında enteresan bir yarış oldu. Bodrum'dan start edildi. Kargı Adası'na kadar 9-10 millik bir mesafede filodaki teknelerin pozisyon ve mesafeleri belli oldu. Ama döndükten sonra adanın kuytusunda bütün tekneler tekrar bir araya geldi ve yeniden start alınmış gibi oldu. Tüm sıralama burada değişti. Herkes finişini yaptı ve keyifli bir yarış oldu. Ardından şamandıra yarışı yaptık. Yarış bizim açımızdan çok güzel oldu. Birinci olduk, mutluyuz. Bence Tirhandil Cup Bodrum'u ve Bodrum'daki denizciliği temsil eden en gerçekçi yarış. Bu yörenin kendi öz evladı diyebilirim. Bodrum'un dağlarındaki zeytinleri, bahçedeki mandalinleri toplayan, denizdeki balığı tutan insanların tasarladığı ve üzerine çıkıp yarıştığı tekneler bunlar. Gerçekten sahip çıkılması gereken ve önemsenmesi gereken bir yarış."



DENİZ MUTLU, Bastarda

"Bugün bizim ilk yarışımız herhalde Bastarda ile şimdiye kadar yaptığımız en kötü yarışımızdı. Başlangıçta konsantrasyon çok zayıftı ekipte. Teknik hatalarımız oldu. İyi hazırlanmadan girdik, sanırım ilk defa sonlarda bitirdik yarışı. Onun verdiği azimle ikinci yarışa çok iyi odaklandık, en iyi startımızı verdik. Hakim kayıklarla kafa kafaya yarıştık ve önlerine geçtik. İkinci yarış bizim için gayet keyifli oldu. Tirhandil Cup bizim için çok önemli ama bizim burada yarışın adı çok önemli değil. Biz zaten tirhandillerle yarışıyorduk ve yarışmaya devam edecektik. Bu bizim yaşam tarzımız. Şimdi sadece daha düzgün bir organizasyon yapıyoruz ve çok keyif alıyoruz."



FATİH BAŞ, Aksona Mancorna

"İkinci gün hava çok stabil değildi o yüzden ilk gün kadar keyif alamadık ama organizasyon iyiydi. Tirhandil çok eski çağlarda yapılan bir dizaynın günümüz yansıması olduğu için bunları yaşatmak ve onlara ayrı bir yarış düzenlemek tirhandillerin geleceğine çok önemli bir katkı sağlıyor. Katılımcıların da artmasını diliyoruz, o zaman daha da güzel olacak. Bence Bodrum'un bunu benimsemesi ve herkesin bu işe bir el atması gerekiyor. Bu teknelerin yaşatılması bence çok büyük bir özveri. Yelken donanımı da ayrı bir olay ve de büyük bir maliyeti var. Bunlarla uğraşabilecek, bu yüreğe sahip olan denizi ve maviyi sevecek insanlara ihtiyacımız var. Organizasyon zamanla daha iyi olacak, eleştiri ve ortak akılla zamanla daha iyi yapılacağına inanıyorum. Biz tirhandil severler ve bunları yaşatan insanlar olarak elimizden gelen her şeyi yapıyoruz."

6. AYAK SIRALAMA
1. Turn the Tide on Plastic
2. Sun Hung Kai/Scallywag
3. Team Brunel
4. team AkzoNobel
5. MAPFRE
6. Dongfeng Race Team
7. Vestas 11th Hour Racing

* Henüz tamamlanmamış ayağın 21 Şubat tarihli sıralamasıdır. Nihai sonuçlar volvooceanrace.com adresinden takip edilebilir.

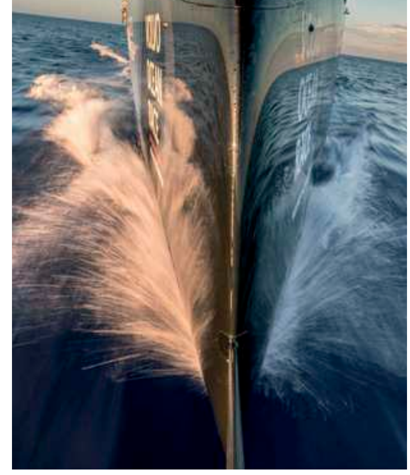


VOLVO OCEAN RACE

Dengeler *değişiyor*

Dünyanın nefesleri tutarak takip ettiği Volvo Ocean Race'te (VOR) günbegün sürpriz gelişmeler yaşanıyor. Filodaki tüm takımların kazanma hırsı, 7 Şubat'ta start alan altıncı ayakta zirveye ulaşmış durumda. 6 bin 100 mil uzunluğundaki zorlu ayağın lideri ise şimdilik Turn the Tide on Plastic.





Ekim 2017'de İspanya'nın Alicante şehrinde başlayan efsanevi yarışın altıncı ayağında klasik bir VOR gerçeği bir kez daha su yüzüne çıktı: Kimse bu yarışın sonunda kimin galip geleceğini öngöremez. Deneyim ve hırs kadar, talih ve kötü şansın da filonun her bir ekibinin kaderini tayin ettiği söylenebilir pekâlâ. Daha önemlisi, dört okyanusun aşıldığı yarışta doğanın sundukları ve sakındıkları elbette.

Altı kadından oluşan Turn the Tide on Plastic, Hong Kong'tan 7 Şubat'ta start alan altıncı ayakta finişe oldukça yaklaşırken liderlik elde etti. Genel sıralamada da üçüncülüğe yükselen takımla ilgili Auckland'a kadar koruyacak mı tartışmaları süregelirken, Dee Caffari'nin (45) yetenekli ve genç takımının Scallywag ve AkzoNobel'e göre daha avantajlı pozisyonda olduğu bir gerçek. İnsanın hem doğayla hem de doğaya karşı mücadelesinin sembolü olarak da nitelendirilen VOR'un altıncı ayağında Turn the Tide on Plastic, Scallwag ve Team Brunel arasındaki büyük çekişme kayda değerdi.

Birleşmiş Milletler'in "Clean Seas (Temiz Denizler)" adlı çevre programının "Dalgayı Terse Çevir" sloganı altında denizlerdeki pet şişe kirliliğine dikkat çekmek için ürettiği bir tekne olan Turn the Tide On Plastic'in dümencisi İngiliz Caffari'nin tüm okyanusları çift yönde tek başına geçen tek kadın yelkenci olduğunu da hatırlatmakta fayda var.

VOR'da 'belirleyici' olarak tanımlanan yedinci ayak 18 Mart'ta Auckland'dan start alacak. Zira bu ayakta Cape Horn'u ilk dönen takımı bonus puanlar bekliyor olacak.

Fotoğraflar JEREMIE LACAUDE, JAMES BLAKE, UGO FONOLLA



Alican Kaynar'a Miami'de bronz madalya

21-28 Ocak tarihleri arasında ABD, Miami'de düzenlenen 2018 Dünya Kupası Miami Serisi'nde Olimpik Milli Takım sporcumuz Alican Kaynar bronz madalyanın sahibi oldu. 15 ülkeden 26 sporcunun mücadele ettiği Finn sınıfında Alican Kaynar (Fenerbahçe Doğuş Yelken), Birleşik Krallık'tan Giles Scott ve Amerika Birleşik Devletleri'nden Caleb Paine'in ardından yarışları üçüncü sırada tamamlayarak bronz madalya kazandı. 31 ülkeden 68 sporcunun yarıştığı Laser Radial sınıfında Nazlı Çağla Dönertaş (Fenerbahçe Doğuş Yelken) 10. ve Ecem Güzel (Galatasaray Spor Kulübü Yelken Şubesi) 19. oldu. Laser sınıfında ise 34 ülkeden 70 sporcu mücadele etti. Alp Rona Rodopman (Fenerbahçe Doğuş Yelken) yarışları 26. sırada tamamladı.
www.tyf.org.tr



ARKAS-M.A.T. SAILING TEAM KURULDU

Başarılarıyla adından söz ettiren iki takım Arkas Sailing Team ve M.A.T. birleşerek "Arkas-M.A.T. Sailing Team" adıyla yarışma kararı aldı. IRC offshore yarışlarında yüksek performans hedefleyen iddialı ekibin, üretimini M.A.T.'ın üstleneceği yeni yatı için dünyaca ünlü tekne tasarımcıları ile görüşmeler devam ediyor. Yeni teknenin tasarım ve üretimiyle geçecek iki yıl boyunca Arkas-M.A.T. Sailing Team, M.A.T. 1180 model "Comet A" ile yarışlara katılmayı sürdürecek. Bu tekne ilk kez 10-11 Şubat'ta Bodrum'da gerçekleştirilen CFM BAYK Kış Trofesi ikinci ayağında yarıştı ve birinci oldu. Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Arkas Spor A.Ş. Başkanı Bernard Arkas "Arkas'ın sporcu yetiştirme misyonu ile M.A.T.'ın tekne konusundaki uzmanlığını birleştirerek daha iyi bir takımı oluşturduk. Yarışlardan ve sportif başarıdan sorumlu olacak yelkencilerimiz, daha özellikli tekne tasarımlarının yapılması için yarışacakları coğrafyalardan edinecekleri deneyimleri M.A.T.'a aktaracak. Böylece tekne tasarımının da bu coğrafyalara uygun olması sağlanacak. Bu birlikteliğin tüm yelken camiasına faydalı olacağını düşünüyorum" dedi. www.arkassailingteam.com



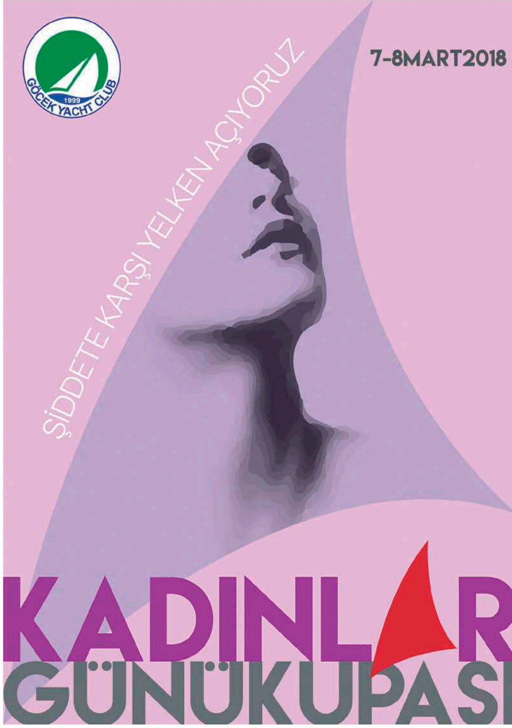
FESTİVAL TADINDA TROFE

Bahçeşehir Üniversitesi'nin desteğiyle kurulan BAU International Sailing Club'ın BAU İlkbahar Trofesi adı altında düzenlenecek yarışlar, bu yıl dört ayakta toplam beş ayrı yarış olarak planlandı. 21 Mart Kupa Teslim Töreni ve Dümenci Toplantısı ile başlayacak Trofe, 24-25 Mart Şamandıra ve Adalar Parkuru ile devam edecek. 2013 yılından bu yana yapılan ve yılın ilk Boğaz yarışı niteliğine sahip Bosphorus Sailing Cup ise BAU İlkbahar Trofesi'nin son ayağında yapılacak. Yarışlara, yarış aralarında ve sonlarında teknelerde yapılacak etkinlikler de eşlik edecek. Ayrıca yarış öncesi ve sonrasında bütün yelkencileri bir araya getirmeyi planlayan kahvaltı ve afterparty organizasyonları düzenlenecek. Kalamış Marina'da kurulacak Yarış Köyü'nde yelken sporunu tanıtıcı ve teşvik edici aktivite alanları kurulacak. Öte yandan, sosyal sorumluluk projeleri ile yarışların daha anlamlı hale getirilmesi amaçlanıyor. 23 Nisan Dünya Çocukları Yarışı ile Türkiye'den ve dünyadan deniz görmemiş çocuklara bir hafta boyunca hem İstanbul'la hem de yelken sporu ile tanışma imkânı sağlanacak.
www.bahcesehir.edu.tr



BAYK KÜREK TAKIMLARI HIZLA GELİŞİYOR

Bodrum Açıkdeniz Yelken Kulübü'nün destek verdiği ve Bodrum Milta Marina'nın ev sahipliği yaptığı BAYK Kürek takımları artan katılımcılarıyla eğitimlerine devam ediyor. 52 yıldır kürek antrenörlüğü yapan Celal Gürsoy'un eğitim verdiği takımlar her gün marinadan çıkış yaparak Bodrum sularında antrenman yapıyor. Eğitimler altı tekne ve 108 katılımcı ile devam ediyor. Hafta sonu çocuklara eğitim veren Gürsoy'un 13-70 yaş aralığında öğrencileri bulunuyor. Kendi ekibinizi kurarak da katılabileceğiniz kursta, yarış seviyesine gelenler 25 Mart'ta Sapanca'da başlayacak olan Türkiye Kupası ve 31 Mart-1 Nisan'da Fethiye'de yapılacak olan Akdeniz Kupası'nda yarışlara katılabilecek.
www.bayk.org



GÖCEK'TE KADINLAR GÜNÜ KUPASI

Göcek Yat Kulübü, bu yıl ilk defa Kadınlar Günü Kupası düzenliyor. 7-8 Mart tarihlerinde yapılacak üç yarış ile amaçlanan kadın yelkencilerin çoğunlukta katılacağı bir organizasyon ile kadınların sorunlarına dikkat çekmek. 2017'de rekor sayıda kadının öldürüldüğü ve şiddet gördüğü, kadınların öncelikli hakkının "yaşam hakkı" olduğu gerçeklerinden yola çıkarak bu seneki slogan "Şiddete karşı yelken açıyoruz" olarak anons edildi. Yarışa kayıt için son tarih 2 Mart. Web sitesinden online kayıt da yaptırılabilir. www.gocekyachtclub.org





Ocak'ta Fethiye'de düzenlenen yarışlar hayli çekişmeli geçti.

TYF KIŞ KUPASI SONA ERDİ

Fethiye Belediyespor Yelken Şubesi ev sahipliğinde gerçekleşen TYF Kış Kupası 22-27 Ocak tarihleri arasında yapıldı. 420 sınıfında 9 kulüpten 50, RS:X sınıfında 7 kulüpten 22, RS: One sınıfında 3 kulüpten 5 ve Techno 293 sınıfında 9 kulüpten 73 sporcu çekişmeli yarışlar sergilerken kazananlar belli oldu. Fethiye Çalış Plajı'nda düzenlenen ödül töreninde TYF Başkan Vekili Ceyhun Üstüner konuşmasında sporcuları, antrenörleri, kulüpleri ve hakemleri tebrik etti. Fethiye Belediye Başkanı Behçet Saatcı ise iki hafta boyunca yaklaşık 2 bin kişiye ev sahipliği yaptıkları için mutlu olduklarını ifade etti. 420 Genel ve Kız kategorilerinde Deniz Saltık-Aylin Tezol (Gökova Yelken Kulübü-Arkas Çeşme Yelken Gençlik ve Spor Kulübü) ikilisi, 420 U17 kategorisinde Erin Şarlak-Umut Kutlu (İstanbul Yelken Kulübü) ve 420 Karma kategorisinde Alçin Subaşı-Ege Çikoğlu (A.R.M. Urla Yelken Gençlik ve Spor Kulübü) yarışları birinci sırada tamamlayan isimler oldu. Tüm sonuçlar için TYF'nin sitesi ziyaret edilebilir. www.tyf.org.tr

FEDERASYON İLE DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ ARASINDA PROTOKOL

Türkiye Yelken Federasyonu ile Dokuz Eylül Üniversitesi arasında yelken sporunun yaygınlaşması, performans sporcularının akademik ve bilimsel açıdan desteklenmesi, yelken sporunun geliştirilmesi için ortak projeler üretilmesi ve desteklenmesi amacıyla bir protokol imzalandı. Türkiye Yelken Federasyonu Başkanı Özlem Akdurak, üniversiteyle ortak çalışmalara imza atmayı planladıklarını belirterek, "Dokuz Eylül Üniversitesi, hem İzmir'in hem de Türkiye'nin gözbebeği. İşbirliğimiz, yelken sporunun gelişmesi için elimizi güçlendirecek. Destek veren herkese teşekkür ederim" dedi. www.tyf.org.tr





23 ülkeden Optimistçiler Bodrum'a geliyor

Bodrum Belediyesi'nin organizasyonu ile düzenlenen Bodrum International Optimist Regatta (BIOR) 7-11 Mart tarihinde Bodrum Belediyesi Bodrumspor Yelken Şubesi'nde 23 ülkenin katılımı ile gerçekleşecek. Türkiye'de bugüne kadar düzenlenmiş ilk uluslararası Optimist yarışması olma özelliğini taşıyan BIOR bu yıl altıncı kez düzenleniyor. TYF'nin de desteğini alan organizasyona 92 kulüpten 515 optimistçi ön kayıt ile başvuru yaptı. Optimistçilerin yanı sıra antrenörleri ve aileleriyle birlikte Türkiye'den ve dünya çapından 1000'den fazla kişinin yarışları izlemek üzere Bodrum'a gelmesi bekleniyor. Avrupa takımlarının yanı sıra Uzakdoğu'dan gelecek takımların da yer alacağı BIOR, her sene artan katılımı ile dünyanın en önemli regatta'larından biri olma yolunda sağlam adımlarla ilerliyor. Başta İtalya, ardından Hollanda olmak üzere, dünyadaki en büyük üçüncü özel Optimist regatta organizasyonu olmaya da aday gösteriliyor. www.bodrumbior.com

Kupaya giden yol *mideden geçiyor*



Dikkat, koordinasyon, iş birliği ve tabii ki güce dayalı bir spor olan yelkende, yarış döneminde dikkat edilmesi gereken konuların başında beslenme geliyor. Sporcuların yarışa hazırlık döneminden itibaren uyması gereken beslenme kurallarının başında ise gücünü arttırırken, sağlığını bozmamak geliyor.

Yazı AYŞEGÜL UYANIK ÖRNEKAL auyanik@doganburda.com

Yelken sporunda beslenme ve beslenme problemleri, dünya gemicilik mirasının önemli bir parçası. Değişken ortam koşulları, beslenme ve hidrasyon ihtiyaçları açısından geniş bir alanda ele alınıyor. Eğer bir günlük veya uzun süreli açık deniz yarışlarında yelkencilik yapılıyorsa, uygun kan glikoz düzeyini, kişilerin konsantrasyonunu ve koordinasyonunu sağlamak için yeterli beslenmek gerektiğini belirten Diyetisyen Sinem Kolbakır, şöyle devam ediyor: "Hava kötüyse veya mesafe uzunsa besinlerin hazırlanması çoğunlukla imkânsız hale geliyor. Bu da mürettebatı sadece pişmemiş soğuk yemekleri yemeye zorunlu bırakıyor. Yarış boyunca taze besinlere ulaşımın sınırlı olmasına ek olarak küçük depolama alanları ve ağırlık limitleri de gündeme geliyor. Hafif ağırlıklı ürünlerin gerekliliği dondurulmuş-kuru besinleri de öne çıkıyor. Dolayısıyla hazırlanması pratik, tüketimi kolay, yüksek enerjili besinlerin tercih edilmesi öneriliyor."

Dyt. Sinem Kolbakır'dan yelken yarışlarının öncesinde, yarış sırasında ve sonrasında nasıl beslenilmesi gerektiğini öğrendik.

YARIŞ ÖNCESİNDE

Yarıştan önce tüketilecek besinlerden elde edilecek kalorinin, yelkencilere bir saat boyunca yüksek enerji vermekten çok, beş-altı saat boyunca optimum enerji vermesi önem taşıyor. Bu doğrultuda; karbonhidrat miktarı yüksek, yağ oranı düşük besinlerin tercihi daha doğru oluyor. Ancak basit şekerler kompleks karbonhidratların aksi etki yarattığından çikolata, gofret, şeker, bonbon, enerji barları ve enerji içeceklerinin tercih edilmemesi gerekiyor.

Uzun süren bir yarış günü boyunca sabah yapılan kahvaltı önemli olsa da



yenilen besinler doyurucu olmuyor. Fakat sporun tok karına yapılmayacağı gerçeğini de unutmamak gerekiyor. Muz, ekmek, kurubaklagiller, makarna, pilav, meyve suyu, az yağlı süt veya yoğurt gibi uygun yiyeceklerden oluşan dengeli beslenme programı büyük katkı sağlıyor. Sıcak kızartma, kek ve çikolata çeşitlerinin egzersiz öncesi, sırası ve sonrası

tüketimine dikkat edilmesi önem taşıyor. Yarıştan 10-60 dakika önceki zaman diliminde karbonhidrat alımı da uygun olmayabiliyor. Bu şekilde sindirim sistemi yarış startı öncesi başlayarak, yelkencilerin kanını yarış boyunca adalelerinden götürüyor. Böylece kandaki şeker seviyesi düşüyor, dolayısıyla psikolojik ve zihinsel uyuşukluğa yol açıyor.

Yarışma öncesi planlanan son öğünün starttan iki-dört saat öncesi tüketilmiş olması gerekiyor. Bu zaman aralığı, besinlerin mideyi boşaltması ve sindiriminin tamamlanması için yeterli oluyor. Dolu bir mide, kanın mideden kaslara doğru çekilmesi nedeniyle sindirim problemlerine, bulantı ve kusmaya yol açabiliyor. Eğer yarış öncesi öğle yemeği yenilmesi gerekiyorsa, önerilen kahvaltı menüsünden iki saat sonra light ton balıklı, peynirli veya tavuklu sandviç, taze meyve, domates soslu makarna veya pirinç ile fırında pişirilmiş az yağlı patates gibi besinler önerilebiliyor. Bu menüyle, sporcunun sindirim işlemini tamamlamış mide ve bağırsaklarla yarışmaya girmesi amaçlanıyor.



YARIŞTA

Rüzgârlı bir yarış sırasında sıvı veya katı karbonhidrat almak, enerji depolarını doldurarak fiziksel performansı geliştirebiliyor. Aynı anda hem karbonhidrat, hem de likit ihtiyacını karşılayacağı için bu süreçte sporcu içecekleri önerilebiliyor. 15-20 dakikada bir 150-350 ml su tüketilmesi ise dehidrasyonun yani sıvı kaybının önlenmesinde etkili oluyor. Çay, kahve ve kolalı içeceklerin yapısında bulunan kafein uyarıcı etkisi olan bir madde olduğundan idrar çıkışını arttırarak, vücuttan su kaybına yol açıyor. Sıvı alımı, yarış öncesinde, sırasında ve sonrasında kan miktarını yüksek tutmak ve vücut su kaybını önlemek için büyük önem taşıyor. Bu durum, kalp atışı ve vücut ısısını iyi bir seviyede tutmaya da yarıyor. Sporcu içeceklerini tüketmek, sıvı değişimini en yüksek seviyeye çıkarmak için geliştirildiğinden bu süreçte uygun oluyor. Çünkü yetersiz sıvı tüketimi yorgunluk, baş dönmesi ve sinirlilik haline yol açabiliyor. Karbonhidratlar ise kasların çalışması için gerekli olan en iyi besin olduğundan tüm ana ve ara öğünlerin karbonhidrat içerecek şekilde planlanmış olması gerekiyor.

Sporcuların giysilerindeki küçük cep keseleri için kuru meyve ve leblebiden oluşan karışımlar hazırlanması, yarış şartları düşünüldüğünde pratik bir seçenek olabiliyor. Mide bulantısı durumundaysa zencefilli bisküviler ve ekmek gibi besinler tüketilebiliyor. Bu durumun yol açacağı kusma, su ve tuz kaybı gibi tabloları arttırmasının da engellenmesi önem taşıyor.

YARIŞ SONRASINDA

Antrenman veya yarış sonrası beslenme genellikle tekneyi toparlamak, duş almak gibi nedenlerle ihmal edilebiliyor. Ancak ağır geçen bir yarıştan sonra mümkün olduğunca hızlı şekilde gerekli karbonhidratları almak ve kasların enerji depolarını doldurmak büyük önem taşıyor. Eğer karbonhidrat alımı ağır bir egzersizden sonra ilk iki saat içinde gerçekleştirilmezse, vücudun kas enerji depolarının 24 saat içinde normal seviyesine dönüşü zorlaşıyor. Yarıştan altı saat sonrasına kadar ister öğün ister atıştırma olsun, temelde karbonhidrattan zengin beslenmeye devam edilmesi gerekiyor.

Yarışma sonrası beslenmeyle; mücadele sırasında kaybedilen sıvı ve elektrolitler ile azalan şeker depolarının yerine getirilmesi amaçlanıyor. Bu doğrultuda, egzersiz sonrası ilk iki saatte karbonhidrat içeriği yüksek sıvı ve katı besinler tüketilmesi gerekiyor. Yüksek sıvı alımının sağlanması amacıyla yarış sonrası öğünde çorba, komposto, tuzlu ayran, süt, meyve, meyve suları, maden suyu gibi içeceklerin yer alması uygun oluyor. Karbonhidrat içeriği yüksek besinlerin seçiminde ise glisemik indeksi yüksek makarna, pilav, patates, bal gibi besinlerin tercih edilmesi gerekiyor. Ayrıca sindirimi kolay sütlü tatlılar, tavuk eti, peynir, yoğurt gibi proteinler, taze sebze ve meyve gibi vitamin-minerallerden zengin besinlerin yer alması da önem taşıyor. Yağlı besinlerinse sınırlandırılması uygun oluyor. ⎈

GÜNLÜK ÖRNEK MENÜ

Saat	Besinler	Kalori
08.00	Peynirli-ballı sandviç	430 kkal
10.00	1-2 adet galeta (101 kkal) - 50 g kuru incir	137 kkal
12.00	Tavuklu sandviç (280 kkal) - 1 adet karamelli çikolata	114 kkal
14.00	1 adet GNC Harvest (apple-cherry) 250 kkal - 1 adet muz	100 kkal
16.00	1 çay bardağı leblebi (140 kkal) - 1 su bardağı meyve suyu (elma)	100 kkal
18.00	1 kutu meyveli yoğurt (250 kkal) - Mavi-Yeşil pirinç ve mısır patlağı	138 kkal
20.00	Peynirli sandviç (320 kkal) - 1 adet elma	100 kkal
22.00	1 adet GNC Harvest (350 kkal) - 1 adet muz	100 kkal
00.00	1 çay bardağı leblebi (140 kkal) - 6-8 adet kuru kayısı	100 kkal
02.00	1-2 adet galeta (100 kkal) - 1 kutu meyveli yoğurt	250 kkal

Not: Günde 2 adet 500 ml sporcu içeceği (280 kkal) (Öğün aralarında 150-200 ml içilecek.) GNC Harvest yüksek karbonhidratlı, düşük yağlı sporcu barı

Toplam günlük enerji: 3780 kkal
(Ortalama 3800 kkal'lik örnek menüde CHO yüzde 73,5, protein yüzde 11 ve yağ yüzde 15,5 oranında yer alıyor.)

Fotoğraf ISTOCK



MAXX ROYAL BELEK GOLF RESORT

Ayrıcalıklı bir tatil deneyimi

Akdeniz kıyılarının en iddialı golf komplekslerinden birini bünyesinde bulunduran ve ultra lüks tatil anlayışına getirdiği yaklaşımla yurtiçi ve yurtdışından gelen konuklarından övgüler alan Maxx Royal Belek Golf Resort; doğayla iç içe konumuyla hayallerinizin ötesinde bir tatil vadediyor.

Özel konaklama alternatifleri, dünyanın merakla beklediği prestijli golf organizasyonlarına ev sahipliği yapan bir golf sahası, dünya mutfaklarının sunulduğu restoranlar ve yeşilin maviyle buluştuğu nefes kesici tabiat… Her bir detayın özenle tasarlandığı Maxx Royal otelleri, sunduğu mükemmel hizmet ile lüks otel kavramını yepyeni bir boyuta taşıyor.

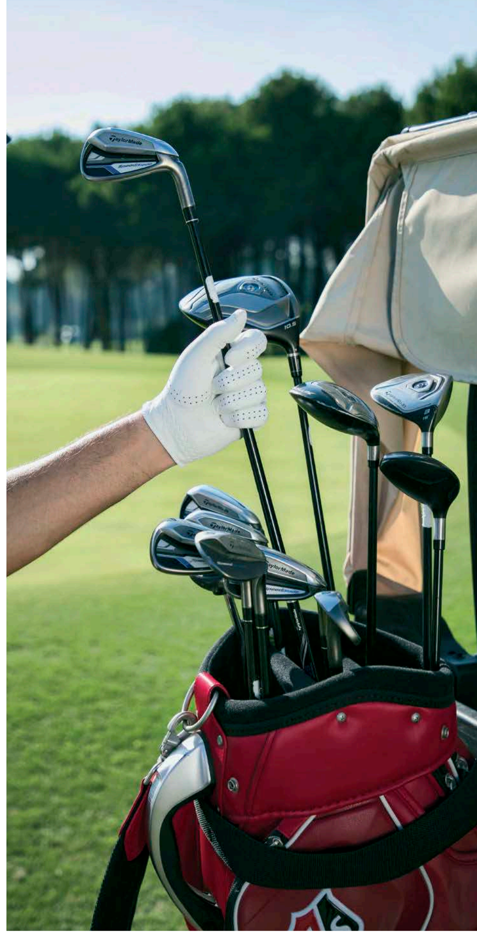
Koşulsuz misafir memnuniyeti felsefesine odaklanarak hizmet veren Maxx Royal Belek Golf Resort, konuklarına tam anlamıyla unutulmaz bir tatil deneyimi yaşatıyor. Özel tasarıma sahip süitler ve villalar, kişiye özel hizmetleri ile evinizin konforunu hissettirirken size yalnızca kendi zevkinize uygun odayı seçip keyfini çıkarmak kalıyor.

Türkiye golf tarihinde European Tour Organizasyonu'nun ilk kez gerçekleştiği saha olması ile dikkat çeken Montgomerie Maxx Royal ise günün her saatinde bambaşka bir golf deneyimi yaşatıyor. Hem spor hem dinlenme anlamında son anına kadar doyasıya yaşayabileceğiniz bir tatil deneyimi sunan Maxx Royal Belek Golf Resort dünyasında beklentilerinizin ötesinde bir tatile hazır olun...

GOLF TUTKUNLARININ VAZGEÇİLMEZ ADRESİ

Maxx Royal Belek bünyesinde bulunan Akdeniz kıyılarının en iddialı golf komplekslerinden Montgomerie Maxx Royal, golfün efsanevi ismi Colin Montgomerie'nin imzasını taşıyan saha tasarımı ile golf tutkunları için ideal bir adres. Golf









dünyasındaki saygın konumuyla dikkatleri çeken ve tercih edilen Montgomerie Maxx Royal, Türkiye golf tarihinde European Tour'un ilk kez oynandığı saha olması ve bu muhteşem turnuvaya üç yıl boyunca ev sahipliği yapmasıyla spor dünyasındaki statüsünü güçlendiriyor.

Efsanevi golfçülerin ayak izlerini taşıyan ve dünya golf sahnesinde önemli bir yer tutan saha, 104 hektarlık alanında sekiz ayrı gölü içerisinde barındırıyor. Bu yapısıyla golf tutkunları için pek çok stratejik alternatif sunarken, gece aydınlatılmasına sahip sekiz deliği ve uluslararası standartlardaki sahaları ile günün her saatinde eşsiz bir golf deneyimi yaşatıyor.

Donanımlı sahasının yanı sıra beş yıldızlı bir otelle desteklenen golf tesisi, misafirlerini Maxx Royal Golf

Maxx Royal Belek Golf Resort'un sunduğu spor olanakları ile daha zinde bir bedene sahip olmaya hazırlanın...

Resort'un özenli hizmeti ile ağırlıyor. Her detayda golf severlere hem spor hem de tatil yapma imkânı tanıyan Maxx Royal dünyası içerisinde, teknolojik donanıma sahip futbol sahalarının yanı sıra uluslararası standartlarda tenis kortları da mevcut.

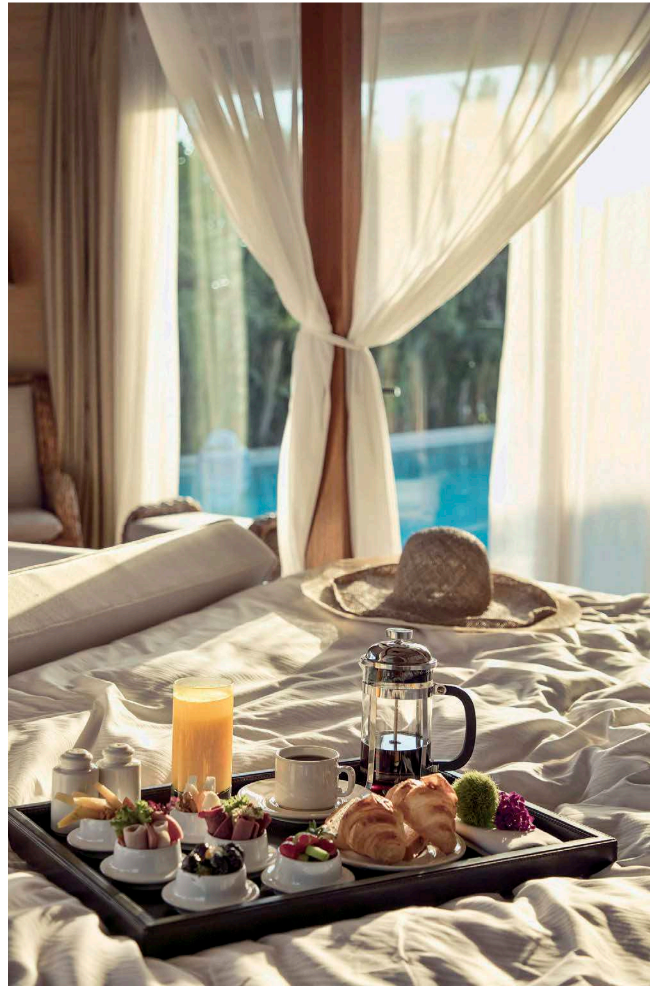
Golf severlere sporun yanısıra keyifli bir tatil yapma imkânı sunan Maxx Royal Belek Golf Resort, önümüzdeki yıl da golf dünyasının seçkin turnuvalarına ev sahipliği yapmaya hazırlanıyor. ▶

Montgomerie Maxx Royal Golf Sahası'nda konumlanan villalar, lüksün ve konforun sınırlarını zorluyor.

SİZE ÖZEL BİR DÜNYA

Maxx Royal otellerinin dünya standartlarında Montgomerie Maxx Royal Golf Sahası'nda konumlanan özel tasarıma sahip süitleri ve villaları, lüks ve konforun sınırlarını zorlayarak, her an evinizdeymiş gibi hissettiriyor. Dünyaca ünlü ve ödüllü şeflerinin yönettiği 15 bar, 24 saat boyunca hizmet veren Azure 24 dahil olmak üzere 6 a la carte restoran ve açık büfe restoran seçeneği ile Maxx Royal mutfağı sizi enfes bir lezzet şöleninin içine çekiyor; sonu gelmeyen gastronomik bir deneyime davet ediyor.

Otele girdiğiniz anda sizi karşılayan "Maxx Assistan"lar kaliteli hizmeti ve memnuniyeti en üst düzeyde hissetmeniz için tatiliniz boyunca yanınızda. Misafirlerin isteklerinin gerçekleşmesi ise Maxx Royal'de an meselesi... Tercihiniz ister mavi ve yeşilin muhteşem buluşmasının arasına saklanmış Maldiv Villaları olsun, ister huzur ve sukunet dolu Royal Suitleri ya da Montgomerie Maxx Royal Golf Sahası'nın içinde yer alan özel villalar olsun kendinizi her birinde ayrıcalıklı hissedeceksiniz...



YAT MARKET

TÜRKİYE'NİN EN KAPSAMLI TEKNE ALIM-SATIM REHBERİ

motoryatlar

ADT MARINE — 0242.259 50 58 — yacht@adtmarine.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Carver C 34	10,82	3,96	-	2x300	Fiberglas	465.000 $
Carver C 37	10,82	3,96	-	2x300	Fiberglas	455.000 $
Carver C 40	12,14	4,11	-	2x380	Fiberglas	570.000 $
Marquis 420 SB	12,90	4,20	-	2x370	Fiberglas	878.000 $
Marquis 500 SB	15,54	4,70	-	3x370	Fiberglas	1.334.000 $
Marquis 660 SY	20	5,20	-	2x800	Fiberglas	2.675.000 $
Marquis 720 FLY	22,10	5,50	-	2x1470	Fiberglas	3,671.000 $
Monterey 275 SY	8,40	2,50	-	300	Fiberglas	115.000 $
Monterey 295 SY	8,80	2,80	-	320	Fiberglas	130.000 $
Monterey 315 SY	9,40	3,10	-	2x250	Fiberglas	195.000 $
Monterey 335 SY	10,30	3,30	-	2x250	Fiberglas	235.000 $
Monterey 335 SY	10,30	3,30	-	2x260	Fiberglas	280.000 $
Monterey 355 SY	10,70	3,40	-	2x300	Fiberglas	270.000 $
Monterey 355 SY	10,70	3,40	-	2x260	Fiberglas	312.000 $
Starfisher 34 Cruiser Flybridge	10,74	3,68	-	2x260	Fiberglas	176.000 €
Starfisher 45 Cruiser Flybridge	13,70	3,98	-	2x370	Fiberglas	375.000 €

Motor dâhil, vergiler hariç, Türkiye teslim.

ALEN YATÇILIK — 0216.593 23 75 — info@alenyacht.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Alen 45	12,91	3,65	1	2x440	Fiberglas	495.000 €
Alen 55	16,65	3,70	2	2x800	Fiberglas	1.085.000 €
Alen 55 Shuttle	16,65	3,70	2	2x800	Fiberglas	745.000 €
Alen 68	20,32	6,30	3	2x1150	Fiberglas	2.600.000 €

Motor dâhil, vergiler hariç, İstanbul teslim.

AQUAMOTOR — 0216.493 49 88 — info@aqua-motor.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Axopar 28 Open	9,01	2,85	-	300	Vinylester	33.200 €
Axopar 28 OC	9,01	2,85	1	300	Vinylester	36.600 €
Axopar 28 T-top	9,01	2,85	1	300	Vinylester	38.900 €
Axopar 28 Cabin	9,01	2,85	1	300	Vinylester	38.900 €
Axopar 28 Aft Cabin	9,01	2,85	2	300	Vinylester	42.900 €
Chaparral 270 Signature	8,23	2,59	2	300	Fiberglass	*83.266 $
Chaparral 290 Signature	8,84	2,90	2	2x220	Fiberglass	*122.514 $
Chaparral 310 Signature	9,45	3,05	2	2x250	Fiberglass	*169.606 $
Chaparral 330 Signature	10,21	3,20	2	2x300	Fiberglass	*206.721 $
Chaparral 225 SSi Cuddy	6,86	2,59	1	250	Fiberglass	*47.954 $
Chaparral 285 SSX Cuddy	8,79	2,74	1	380	Fiberglass	*99.152 $

Motor ve vergiler hariç, Finlandiya teslim.
**Motor dâhil, vergiler hariç, ABD teslim.*

BLUES YACHTING — 0252.645 14 35 — info@bluesyachting.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Rinker 260 EC	8,79	2,59	2	260	Fiberglas	108.235 $
Rinker 290 EC	9,65	2,77	2	300	Fiberglas	129.835 $
Rinker 310 EC	10,13	3,20	2	2x260	Fiberglas	192.218 $
Rinker 340 EC	10,87	3,45	2	2x260	Fiberglas	331.918 $
Rinker 360 EC	11,56	3,66	2	2x260	Fiberglas	360.410 $
Rinker 270 EX	8.79	2.59	2	300	Fiberglas	104.621 $
Rinker 290 EX	9.70	2.74	2	300	Fiberglas	127.557 $
Rinker 320 EX	10.13	3.20	2	2x250	Fiberglas	184.321 $
Rinker 370 EX	11.56	3.66	2	2x260	Fiberglas	354.139 $

Motor dâhil, vergiler hariç, ABD fabrika çıkış.

BORANOVA DENİZCİLİK TİC. LTD.ŞTİ. — 0212.287 27 02 — info@boranova.com.tr

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Greenline 33	9,99	3,49	1	110	Kompozit	142.000 €
Greenline 33 Hybrid Ready	9,99	3,49	1	170	Kompozit	148.000 €
Greenline 33 Hybrid Ready	9,99	3,49	1	220	Kompozit	152.000 €
Greenline 33 Hybrid	9,99	3,49	1	170	Kompozit	186.500 €
Greenline 33 Hybrid	9,99	3,49	1	220	Kompozit	190.500 €
Greenline 39 Hybrid Ready	11,99	3,75	2	220	Kompozit	253.000 €
Greenline 39	11,99	3,75	2	370	Kompozit	273.500 €
Greenline 40	11,99	4,25	2	2x110	Kompozit	263.800 €
Greenline 40 Hybrid	11,99	4,25	2	2x170	Kompozit	341.717 €
Greenline 40 Hybrid Ready	11,99	4,25	2	2x170	Kompozit	271.817 €
Greenline 40 Hybrid Ready	11,99	4,25	2	2x220	Kompozit	279.500 €
Greenline 40 Hybrid	11,99	4,25	2	2x220	Kompozit	349.400 €
Greenline 48 Sport Fly	14,99	4,80	3	2x110	Kompozit	479.500 €
Greenline 48 Sport Fly Hybrid Ready	14,99	4,80	3	2x220	Kompozit	499.000 €
Greenline 48 Sport Fly	14,99	4,80	3	2x300	Kompozit	524.000 €
Greenline 48 Sport Fly	14,99	4,80	3	2x380	Kompozit	548.500 €
Greenline 48 Sport Fly Hybrid	14,99	4,80	3	2x220	Kompozit	578.500 €
OceanClass 65	20,80	5,45	3+1	2x715	Kompozit	1.875.000 €
OceanClass 65	20,80	5,45	3+1	2x1000	Kompozit	1.935.000 €
OceanClass 65	20,80	5,45	3+1	2x1150	Kompozit	1.995.000 €

Vergiler hariç, fabrika (Slovenya) teslim.

BURLA A.Ş. — 0212.256 49 50 — yamaha@burla.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Rancraft RC 27	8,32	2,59	-	350	Fiberglas	51.500 €
Rancraft RC 34	10,66	3,30	2	2x315	Fiberglas	*180.000 €
Rancraft RW 27	8,28	2,59	1	330	Fiberglas	49.500 €
Rancraft RV 25	7,69	2,55	-	300	Fiberglas	37.500 €
Rancraft RV 27	8,28	2,59	-	450	Fiberglas	47.150 €
Rancraft RD 25	7,50	2,55	-	400	Fiberglas	39.500 €
Rancraft RM 18	5,28	2,32	-	150	Fiberglas	11.300 €
Rancraft RM 19	5,56	2,36	-	180	Fiberglas	13.000 €
Rancraft RM 21	6,15	2,44	-	210	Fiberglas	17.500 €
Rancraft RM 22	6,40	2,50	-	250	Fiberglas	22.000 €

*Motor ve vergiler hariç, İtalya; *vergiler hariç, Tuzla Serbest Bölge teslim.*

DENİZ YATÇILIK — 0212.352 65 95 — info@denizyatcilik.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Sea Ray 280 Sundancer	8,74	2,69	2	300	Fiberglass	159.144 $
Sea Ray 305 Sundancer E	10,14	2,84	2	2x220	Fiberglass	154.442 $
Sea Ray 330 Sundancer	10,16	3,18	2	2x300	Fiberglass	273.299 $
Sea Ray 355 Sundancer E	11,20	3,48	2	2x260	Fiberglass	249.832 $
Sea Ray 410 Sundancer	12,65	3,96	2	2x407	Fiberglass	737.320 $
Sea Ray 470 Sundancer	14,40	4,27	2	2x526	Fiberglass	1.053.766 $
Sea Ray 510 Sundancer	15,49	4,47	3+1	2x526	Fiberglass	1.319.522 $
Sea Ray 510 FLY	15,50	4,67	3+1	2x574	Fiberglass	1.449.646 $
Sea Ray L 650	19,84	5,23	4+1	2x1150	Fiberglass	3.042.560 $
Sea Ray L 650 FLY	19,84	5,23	4+1	2x1150	Fiberglass	3.450.996 $
Absolute 40 STY	12,05	4,05	2	2x330	Fiberglass	353.000 €
Absolute 45 FLY	14,13	4,15	2+1	2x435	Fiberglass	520.000 €
Absolute 52 FLY	16	4,46	3+1	2x435 IPS 600	Fiberglass	670.000 €
Absolute 56 FLY	16,65	4,65	3+1	2x435 IPS 600	Fiberglass	725.000 €
Absolute Navetta 58	17	5	3+1	2x435 IPS 600	Fiberglass	820.000 €
Absolute 60 FLY	18,40	5,05	3+1	2x625 IPS 800	Fiberglass	1.180.000 €
Absolute 64 STY	20,40	5,15	3+1	2x725 IPS 950	Fiberglass	1.465.950 €
Absolute 72 FLY	21,60	5,60	4+1	2x900 IPS 1200	Fiberglass	2.130.000 €
Dominator 640 FLY	19,75	5,15	3+1	2x1150	Fiberglass	*2.149.000 €
Dominator 690 FLY	21,30	5,50	3+1	2x1200	Fiberglass	*2.662.550 €
Dominator 720 FLY	22,17	5,75	3+1	2x1400	Fiberglass	*3.252.740 €
Dominator 870 SE FLY	27,10	6,80	4+2	2x1835	Fiberglass	*8.018.290 €
Dominator 880 FLY	27,30	6,70	4+2	2x1920	Fiberglass	*6.756.800 €
Dominator 29 M Avantgarde	29,10	6,76	4+3	2x1920	Fiberglass	*8.608.000 €
Dominator 32 M Illumen	32,50	7,20	4+3	2x1920	Fiberglass	*9.450.000 €
Dominator 40 M	40	7,70	4+3	2x2600	Alüminyum	*17.578.000 €
Galeon 300 FLY	9,60	2,99	2	260	Fiberglas	142.385 €
Galeon 325 HTS	10,20	3,35	2	2x225	Fiberglas	171.138 €
Galeon 340 FLY	10,57	3,46	3	370	Fiberglas	229.077 €
Galeon 385 HTS	12,26	3,90	2	2x270	Fiberglas	273.497 €
Galeon 420 FLY	12,50	4,16	3	2x260	Fiberglas	376.369 €
Galeon 445 HTS	13,50	4,25	2	2x300	Fiberglas	403.077 €
Galeon 560 SKY	17,15	4,80	3+1	2x670	Fiberglas	820.000 €
Galeon 660 FLY	21,95	5,25	3+1	2x1000	Fiberglas	1.460.000 €

Vergiler hariç, Türkiye;
**vergiler hariç, İtalya teslim.*

EGEYAT — 0216.314 20 35 — info@egeyat.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Fisher 6.40	6,40	2,45	1	70-110	Fiberglas	*12.500 $
Fisher 7.40	7,40	2,50	1	110-150	Fiberglas	*17.000 $
Fisher 8.40	8,40	2,70	1	200	Fiberglas	55.000 €
Egeyat Trawler 43	13,50	4,30	2	2x240	Fiberglas	120.000 €

*Vergiler hariç, İstanbul teslim fiyatlarıdır. (*motor hariç)*

ENMA — 0252.413 10 59 — info@enmamarine.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Enma 680 Whale	6,80	2,40	1	115	Fiberglas	*25.500 €
Enma 800 Cruise	8	2,60	1	225	Fiberglas	*33.000 €
Enma 870 Santa Chiara	8,70	3	2	225	Fiberglas	*69.000 €
Enma 990 Cruise	9,80	2,90	2	320	Fiberglas	*67.000 €

**Motor dâhil, vergiler hariç, Marmaris teslim.*

GENA YATÇILIK — 0232.716 09 90 - 0216 347 48 19 — gena@gena-yacht.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Bavaria Sport 29	8,76	2,99	1	320	Fiberglas	87.600 €
Bavaria Sport 300	9,95	2,99	1	320	Fiberglas	83,900 €
Bavaria S 30	8,76	2,99	1	320	Fiberglas	91,500 €
Bavaria Sport 32	10,06	3,31	1	2x250	Fiberglas	123.000 €
Bavaria Sport 330	10,06	3,31	1	2x250	Fiberglas	117.500 €
Bavaria S 33	10,03	3,31	1	2x250	Fiberglas	130,700 €
Bavaria S 33 HT	10,06	3,31	1	2x250	Fiberglas	139.200 €
Bavaria S 36	10,80	3,59	2	2x250	Fiberglas	149.900 €
Bavaria S 36 HT	10,80	3,59	2	2x250	Fiberglas	166.100 €
Bavaria S 36 Coupe	10,80	3,59	2	2x250	Fiberglas	173.100 €
Bavaria S 40	12,21	3,99	2	2x320	Fiberglas	182.300 €
Bavaria S 40 HT	12,21	3,99	2	2x320	Fiberglas	192.300 €
Bavaria S 40 Coupe	12,21	3,99	2	2x320	Fiberglas	200.300 €
Bavaria S 45	13,83	4,41	2-3	2x370	Fiberglas	304.800 €
Bavaria S 45 HT	14,99	4,41	2-3	2x370	Fiberglas	324.900 €
Bavaria S 45 Coupe	14,99	4,41	2-3	2x370	Fiberglas	332.500 €
Bavaria Virtess 420 Coupe	12,39	4,21	3	2x370	Fiberglas	321.500 €
Bavaria Virtess 420 Fly	12,39	4,21	3	2x370	Fiberglas	342.800 €
E 40 Sedan	12,29	4,20	2-3	75	Fiberglas	199.000 €
E 40 FLY	12,29	4,20	2-3	150	Fiberglas	233.000 €
R 40 Coupe	12,65	3,99	2	2x330	Fiberglas	295.100 €
R 40 FLY	12,65	3,99	2	2x330	Fiberglas	317.100 €
Sasga - Minorchino 42	13,20	4	2	2x260	Fiberglas	*382.285 €
Sasga - Minorchino 54	16,50	5	2	2x370	Fiberglas	*596.914 €

Motor dâhil, vergiler hariç, Almanya teslim.
**Motor dâhil, vergiler hariç, fabrika teslim.*

GÖZDEM MARIN LTD. ŞTİ. — 0538.771 10 91 — pelindemirayak@gozdem-marin.com

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Ocqueteau Abaco 16	4,94	2,16	1	-	-	11.400 €
Ocqueteau Abaco 19	5,85	2,20	-	70	-	23.000 €
Ocqueteau Abaco 21	6,28	2,45	-	90	Fiberglas	28.000 €
Ocqueteau Abaco 22	6,11	2,45	1	115	Fiberglas	33.900 €
Ocqueteau Ostrea 600	6,20	2,45	-	-	Fiberglas	19.300 €
Ocqueteau 625 Timonier	6,31	2,48	1	100	Fiberglas	43.400 €
Ocqueteau 705 Timonier	6,92	2,65	1	150	Fiberglas	59.400 €
Ocqueteau 725 Timonier	7,34	2,74	1+1	150	Fiberglas	46.800 €
Ocqueteau 485 Timonier	4,94	2,16	1	-	Fiberglas	*13.000 €
Ocqueteau 540 Timonier	5,49	2,40	1	-	Fiberglas	*13.900 €

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Ocqueteau 585 Timonier	5,90	2,45	1	-	Fiberglas	*18.400 €
Ocqueteau 605 Timonier	6,34	2,45	1	-	Fiberglas	*20.600 €
Ocqueteau 615 Timonier	6,92	2,65	1	-	Fiberglas	*25.900 €
Ocqueteau 815 Cruiser	8,03	2,89	1+1	200	Fiberglas	89.200€
Ocqueteau 885	8.88	2,95	1+1	305	Fiberglas	108.800 €
Ocqueteau 975	10.00	3,42	2+1	2X200	Fiberglas	154.000 €
Darekco Texas 500	4,95	1,98	-	50	Fiberglas	16.500 €
Darekco Texas 540	5,35	2,38	-	60	Fiberglas	17.950 €
Darekco Texas 595	5,92	2,39	-	80	Fiberglas	22.900 €
Darekco Texas 595	5,92	2,39	-	100	Fiberglas	23.250 €
Darekco Texas 595	5,92	2,39	-	115	Fiberglas	23.950 €
Darekco Texas 605	6,05	2,49	-	80	Fiberglas	25.000 €
Darekco Texas 640	6,44	2,43	-	100	Fiberglas	28.600 €
Darekco Texas 740	7,40	2,50	-	150	Fiberglas	51.000 €
Darekco Texas 500	4,95	1,98	-	-	Fiberglas	*10.500 €
Darekco Texas 595	5,92	2,39	-	-	Fiberglas	*15.100 €
Darekco Texas 605	6,05	2,49	-	-	Fiberglas	*17.200 €
Darekco Texas 640	6,44	2,43	-	-	Fiberglas	*20.400 €
Shaft 730	6,97	2,50	-	-	Fiberglas	*25.500 €

*Vergiler hariç İstanbul teslim *Motor hariç.*

KARİNA YACHT 0212.560 40 04 info@karina.com.tr

Fairline Targa 38 Open	12,13	3,64	2	260	Fiberglas	**243.100 £
Fairline Targa 38	12,13	3,64	2	260	Fiberglas	**217.000 £
Fairline Targa 48 GT	15,38	4,33	3	435	Fiberglas	**468.900 £
Fairline Targa 48 Open	15,38	4,33	3	435	Fiberglas	**441.300 £
Fairline Targa 53 GT	15,44	4,47	3+1	675	Fiberglas	**668.700 £
Fairline Targa 53 Open	16,92	4,52	-	675	Fiberglas	658.200 £
Fairline Targa 63 GTO	19,37	5,03	3	1150	Fiberglas	**1.150.000 £
Fairline Targa 62 GT	19,37	5,03	3	900	Fiberglas	**993.800 £
Fairline Squadron 42	12,94	4,22	2	370	Fiberglas	**355.100 £
Fairline Squadron 48	15,00	4,33	3	435	Fiberglas	**490.100 £
Fairline Squadron 53	15,44	4,47	3+1	675	Fiberglas	**773.200 £
Fairline Squadron 60	19,35	4,85	3+1	800	Fiberglas	**957.200 £
Fairline Squadron 65	20,41	5,24	4+1	1015	Fiberglas	**1.479.700.£
Fairline Squadron 63	20,41	5,24	4+1	1150	Fiberglas	**1.275.000.£
Fairline Squadron 78	24,37	5,70	4+1	1622	Fiberglas	**2.785.000.£
Fairline Squadron 78 Custom	24,37	5,70	-	1622	Fiberglas	2.495.000.£
Numarine 62 Fly	18,40	5,10	3	2x950	Kompozit	1.420.000€
Numarine 62 HT	18,40	5,10	3	2x950	Kompozit	1.390.000€
Numarine 70 HT	21,60	5,45	4+2	2x1000	Kompozit	2.070.000 €
Numarine 70 Fly	21,60	5,45	4+2	2x1000	Kompozit	2.160.000 €
Numarine 78 HT	23,98	5,80	4+2	2x1200	Kompozit	2.600.000 €
Numarine 78 Fly	23,98	5,80	4+2	2x1200	Kompozit	2.800.000 €
Numarine 102 RPH	31,08	7,10	5+3	2x1825	Kompozit	6.900.000 €
Numarine 105 HT	32,00	7,10	5+3	2x1825	Kompozit	6.900.000 €
Numarine 130 WB	40,00	8,50	-	3140	Kompozit	13.500.000 €
Numarine 24 XP	25,68	6,60	-	476	Kompozit	3.300.000 €
Numarine 32 XP	32,64	8,00	-	715	Kompozit	8.400.000 €
Numarine 40 XP	39,20	8,50	-	2x1000	Kompozit	13.500.000 €
Overblue 44	*13,90*	*4,20*	-	*75*	Kompozit	291.000 €
Overblue 44 Wide	*3,90*	*5,40*	-	*220*	Kompozit	422.000 €
Overblue 54	*17,91*	*5,40*	-	*225*	Kompozit	511.000 €
Overblue 64	*22,41*	*6,00*	-	*625*	Kompozit	1.035.000 €

*Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim. (*Motor hariç) **Motor dâhil, vergiler hariç, İngiltere teslim.*

KDE-MARINE 0216.471 08 31 sburnaz@kdemarine.com

Crownline 236 SC	7,24	2,59	1	260	Fiberglas	65.795 $
Crownline 260 CR	8,13	2,59	2	260	Fiberglas	81.650 $
Crownline 280 CR	8,74	2,59	2	260	Fiberglas	87.843 $
Crownline 325 SC	9,90	2,95	2	2x260	Fiberglas	157.983 $
Crownline 330 CR	10,32	3,36	2	2x260	Fiberglas	239.430 $
Crownline 350 CR	11	3,64	2	2x300	Fiberglas	279.983 $
Mainship Trawler 395	12,01	4,34	2	380	Fiberglas	312.000 $
Mainship Trawler 414 Expedition	12,62	4,34	2	380	Fiberglas	409.000 $
Mainship Trawler 479	14,57	4,72	2	2x480	Fiberglas	622.000 $

Motor dâhil, ABD fabrika çıkış.

KUZEY EGE YATÇILIK 0266.312 65 97 info@kuzeyege.com.tr

Kuzey Ege Trawler 28	8,60	3,05	1	40	Ahşap epoksi	55.000 €
Kuzey Ege Trawler 48	14,95	4,65	3+1	2x180	Ahşap epoksi	480.000 €
Kuzey Ege Aft Cabin Cruiser	11,50	3,95	2+1	150	Çelik	230.000 €

Motor dâhil, vergiler hariç, Ayvalık teslim.

LEOMAR YACHTS 0212.230 22 75 leomar@leomaryacht.com

Leomar 50 CF	15	4,30	2	2x350	Fiberglas	600.000 €
Leomar 59 L	18,40	4,78	4	2x640	Lamine maun	750.000 €
Leomar Trawler 60	18,75	5	3	2x330	Lamine maun	1.200.000 €
Leomar Trawler 70	22,90	5,50	3	2x610	Epoksi lamine	1.600.000 €
Leomar 73 Wls	23	6,60	4	2x640	Çelik-alüminyum	2.200.000 €
Leomar 95	30	6,20	4	2x1650	Epoksi lamine	3.000.000 €
Leomar 120 DLx	36,50	7,20	5	2x1925	Epoksi lamine	4.500.000 €
Leomar 150 WLx	45	9,20	7	2x1925	Sac-alüminyum	15.000.000 €
Tug Boat 55	16,40	6	3	2x450	Sac-alüminyum	700.000 €

Motor dâhil, vergiler hariç, İstanbul teslim.

MMP YATÇILIK 0212.343 41 11 maxxum@superonline.com

Stingray 185 LS	5,80	2,16	-	135	Fiberglas	18.900 $
Stingray 195 LS	6,10	2,31	-	135	Fiberglas	20.900 $
Stingray 208 LR	6,61	2,43	-	225	Fiberglas	29.900 $
Stingray 225 LR	7,31	2,54	-	225	Fiberglas	33.900 $
Stingray 250 LR	7,95	2,59	-	225	Fiberglas	45.900 $
Stingray 195 CS	6,10	2,31	1	135	Fiberglas	21.900 $
Stingray 208 CR	6,62	2,43	1	225	Fiberglas	31.500 $
Stingray 225 CR	7,31	2,54	1	225	Fiberglas	35.900 $
Stingray 225 SX	7,31	2,54	1	225	Fiberglas	36.900 $
Stingray 250 CR	7,95	2,59	1	225	Fiberglas	49.900 $
Stingray 250 CS	7,95	2,59	2	225	Fiberglas	59.900 $
Doral Monticello 283	8,83	2,59	2	300	Fiberglas	105.000 $
Doral Venezia 290	9,05	2,87	2	320	Fiberglas	115.000 $
Doral Prestancia 322	10,05	3,07	2	2x190	Fiberglas	159.000 $
Doral Intrigue 332	10,32	3,40	2	2x260	Fiberglas	195.000 $
Doral Elegante 376	11,73	3,63	2+1	2x260	Fiberglas	275.000 $
Doral Boca Grande 393	12,15	3,85	2+1	2x260	Fiberglas	330.000 $
Doral Mediterra 455	14,15	4,04	2+1	2x500	Fiberglas	440.000 $
Doral Allegria XL 513	16,10	4,21	2+1	2x600	Fiberglas	600.000 $
Mano 2509 EFB / 2950	8,94	2,79	2	260	Fiberglas	59.000 €
Mano 2750 EFB / 32	9,79	3,01	2	2x225	Fiberglas	90.000 €
Mano 37 GS / 39	11,69	3,50	2+1	2x300	Fiberglas	129.000 €
Mano M 35 / 40	12,05	3,80	2+1	2x310	Fiberglas	189.000 €
Mano M 42,50 / 45	13,70	4,20	2+1	2x370	Fiberglas	299.000 €
Larson 2060 Cuddy	6,25	2,50	1	190	Fiberglas	39.000 $
Larson 777 Cabrio	7,77	2,59	2	260	Fiberglas	82.000 $

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Larson 857 Cabrio	8,57	2,69	2	300	Fiberglas	198.000 $
Larson 927 Cabrio	9,27	3,20	2	380	Fiberglas	159.000 $
Larson LX 620 OB	4,93	2,24	60	-	Fiberglas	**21.000 $
Larson LX 850 IO	5,61	2,33	135	-	Fiberglas	**24.500 $
Larson LXi 238	7,16	2,59	260	-	Fiberglas	**55.000 $
Larson LXi 258	7,77	2,59	300	-	Fiberglas	**60.000 $
Larson LXi 288	8,69	2,74	300	-	Fiberglas	**70.000 $

Motor dâhil, vergiler hariç, İstanbul teslim.

MURSAN 0224.248 81 20 mursan@mursan.com.tr

SanBoat 470 Trophy	4,70	1,90	-	40	Fiberglas	12.250 €
SanBoat 520 Trophy	5,20	2,10	-	75	Fiberglas	16.850 €
SanBoat 670 Trophy	6,70	2,30	-	115	Fiberglas	20.950 €
SanBoat 705 Cuddy	7,05	2,45	1	130	Fiberglas	31.350 €
SanBoat 980 Cuddy	9,80	3,05	2	350	Fiberglas	89.300 €
SanBoat 1090 Cuddy	10,90	3,40	2	2x170	Fiberglas	142.400 €
SanBoat 1195 Cuddy	11,95	3,65	2	2x225	Fiberglas	181.900 €

Standart donanımlı, motor ve vergiler hariç.

PRIENE TURİZM YATÇILIK 0216.467 71 00 priene@arti-d.com

Boarncruiser Classic 35 Line OK	10,50	3,65	1	110	Çelik	*255.000 €
Boarncruiser Classic 40 Line OK	12,40	4,35	2	140	Çelik	*340.000 €
Boarncruiser Classic 43 Line OK	13,25	4,45	2	170	Çelik	*443.200 €
Boarncruiser 35 Classic Line AC	10,50	3,65	1	110	Çelik	*265.000 €
Boarncruiser 38 Classic Line AC	11,40	4,05	2	140	Çelik	*331.760 €
Boarncruiser 40 Classic Line AC	12,40	4,35	2	140	Çelik	*374.930 €
Boarncruiser 43 Classic Line AC	13,25	4,45	2	170	Çelik	*457.600 €
Boarncruiser 46 Classic Line AC	14,00	4,55	2	210	Çelik	*556.200 €
Boarncruiser 50 Classic Line AC	14,95	4,60	3	230	Çelik	*699.040 €
Boarncruiser 55 Classic Line AC	16,85	4,85	3	286	Çelik	*911.275 €
Boarncruiser 55 Classic Line PH	16,85	4,85	3	286	Çelik	*956.640 €
Boarncruiser Retro 42 Aft cabin	12,85	4,30	2	148	Çelik	*463.000 €
Boarncruiser Retro 42 Cabrio	12,85	4,30	2	148	Çelik	*440.000 €
Boarncruiser Retro 42 OK-HT	12,85	4,30	2	148	Çelik	*494.000 €
Boarncruiser Retro 46 Aft cabin	14,40	4,50	2	209	Çelik	*680.000 €
Boarncruiser Retro 46 Cabrio	14,40	4,50	2	210	Çelik	*520.000 €
Boarncruiser Retro 46 DS	14,40	4,50	2	210	Çelik	*630.000 €
Boarncruiser Retro 50 Aft Cabin	14,95	4,80	3	209	Çelik	*992.710 €
Boarncruiser Retro 50 DS	14,95	4,80	3	209	Çelik	*1.075.710 €
Boarncruiser Retro 60 DS	18,00	5,20	3	2x225	Çelik	*1.606.500 €
Boarncruiser 1100 Elegance Sedan	10,86	3,60	2	75	Çelik	*278.500 €
Boarncruiser 1100 Elegance Fly	10,86	3,60	2	75	Çelik	*321.000 €
Boarncruiser 1200 Elegance Sedan	12,16	3,95	2	150	Çelik	*314.250 €
Boarncruiser 1200 Elegance Express	12,46	3,95	2	440	Çelik	*414.250 €
Boarncruiser 1200 Elegance Fly	12,16	3,95	2	150	Çelik	*359.250 €
Boarncruiser 1300 Elegance Sedan	13,30	4,55	2	150	Çelik	*413.000 €
Boarncruiser 1300 Elegance Express	13,60	4,55	2	440	Çelik	*518.800 €
Boarncruiser 1300 Elegance Fly	13,30	4,55	2	150	Çelik	*478.000 €
Boarncruiser 1500 Elegance CS	16,70	4,75	2	180	Çelik	*710.235 €
Boarncruiser 1500 Elegance FLY	16,70	4,75	2	180	Çelik	*795.235€
Boarncruiser 1800 Elegance CS	18,60	5,25	2	330	Çelik	*1.021.435 €
Boarncruiser 1800 Elegance FLY	18,60	5,25	2	330	Çelik	*1.126.938 €
Nimbus Nova 27	8,42	2,75	1	260	CTP	**1.426.700İK
Nimbus Nova 21	6,96	2,40	1	150	CTP	**516.000İK
Nimbus Nova 31	9,88	3,10	1	300	CTP	**1.893.300 İK
Nimbus Nova 34	11,66	3,32	2	400	CTP	**2.493.300 İK
Nimbus 305 Drophead	10,07	3,25	2	110	CTP	**1.550.200 İK
Nimbus 305 Coupe	10,07	3,25	2	110	CTP	*1.674.100 İK
Nimbus 365 Coupe	11,56	3,50	2	260	CTP	**2.784.200 İK
Nimbus 405 Coupe	13,33	3,86	3	2x225	CTP	**3.985.500 İK
Nimbus 405 Coupe Flybridge	13,33	3,86	3	2x225	CTP	**4.263.500 İK
Nimbus Paragon 25 Open	8,52	3,00	1	225	CTP	**1.256.900 İK
Nimbus Paragon 25 Cabin	8,52	3,00	1	225	CTP	**1.324.200 İK
Nimbus Paragon 31 Cabin	10,59	3,38	2	400	CTP	**2.355.900 İK
Nimbus Paragon 31 Flybridge	9,88	3,32	2	370	CTP	**2.318.925 İK

**Vergiler hariç, Hollanda; **vergiler hariç, İsveç fabrika teslim. (İK: İsveç Kronu)*

SIRENA MARINE 0212.219 74 74 info@sirenamarine.com.tr

Sirena 56	18,68	5,35	2/3	2x650	Fiberglas	865.000€
Sirena 64	20,74	5,90	3/1	2x850	Fiberglas	1.570.000€

SUNSEEKER TÜRKİYE 0212.257 00 30 info@sunseekerturkey.com

Sunseeker 131 Yacht	40,05	8,09	6+4	2x3181	Fiberglas	17.335.000 £
Sunseeker 116 Yacht	35,20	7,33	6+4	2x2640	Fiberglas	11.445.000 £
Sunseeker 95 Yacht	28,06	6,55	5+2	2x1950	Fiberglas	6.115.000 £
Sunseeker 86 Yacht	26,30	6,47	4+2	2x1622	Fiberglas	4.030.000 £
Sunseeker 76 Yacht	22,98	5,73	4+1	2x1400	Fiberglas	2.520.000 £
Manhattan 66	20,81	5,26	4+1	2x1000	Fiberglas	1.540.000 £
Manhattan 52	17,21	4,87	3+1	2x725	Fiberglas	847.000 £
Predator 74	22,80	5,95	3+1	2x1550	Fiberglas	1.940.000 £
Predator 68 MKII	21,70	5,09	3+1	2x1200	Fiberglas	1.720.000 £
Predator 57 MKII	18,24	4,70	3+1	2x800	Fiberglas	960.000 £
Predator 50	16,48	4,48	2	2x600	Fiberglas	645.000 £
74 Sport Yacht	-	-	-	2x1550	Fiberglas	2.090.000 £
68 Sport Yacht MKII	21,07	5,09	3+1	2x1200	Fiberglas	1.860.000 £
San Remo (IPS 600)	15,74	4,30	2	2x435	Fiberglas	622.000 £

Vergiler hariç, motor dâhil, İngiltere teslim.

TATARİ YATÇILIK 0532.582 38 00 bulent@tatari.com.tr

Albemarle 242 CC	7,19	2,44	1	-	Fiberglass	82.000 $
Albemarle 248 XF	7,19	2,44	1	-	Fiberglass	90.000 $
Albemarle 268 XF	7,87	2,59	1	-	Fiberglass	132.000 $
Albemarle 280 OBX	8,86	2,90	1	-	Fiberglass	191.000 $
Albemarle 180 XF	8,25	2,90	1	-	Fiberglass	176.000 $
Albemarle 290 XF	8,70	3,30	1	-	Fiberglass	286.000 $
Albemarle 310 XF	9,30	3,35	1	-	Fiberglass	329.000 $
Albemarle 330 XF	10,06	4,09	1	-	Fiberglass	423.000 $
Albemarle 360 XF	10,97	3,39	1	-	Fiberglass	489.000 $
Albemarle 410 XF	12,50	4,80	1	-	Fiberglass	731.000 $
Albemarle 410 C	12,50	4,80	2	-	Fiberglass	894.000 $
Hatteras GT 54	16,41	5,26	3	-	Fiberglass	1.998.000 $
Hatteras GT 60	18,20	5,78	4	-	Fiberglass	2.580.000 $
Hatteras GT 63	19,46	6,10	4	-	Fiberglass	3.060.000 $
Hatteras GT 70	21,49	6,50	5	-	Fiberglass	4.340.000 $
Hatteras 77 Convertab	23,42	6,71	5	-	Fiberglass	5.130.000 $
Hatteras 60	18,57	5,73	3	-	Fiberglass	2.430.000 $
Hatteras 70	22,35	5,14	-	-	Fiberglass	4.330.000 $
Hatteras 80	24,33	6,48	-	-	Fiberglass	5.496.000 $
Hatteras 100	31,09	6,86	4	-	Fiberglass	9.980.000 $

motoryatlar

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Cabo 36 EX	11,76	4,32	1	-	Fiberglass	599.000 $
Cabo 40 EX	12,83	4,83	1	-	Fiberglass	847.000 $
Cabo 44 HTX	12,83	4,83	2	-	Fiberglass	999.000 $
Cabo 52 EX	14,53	5,06	3	-	Fiberglass	1.580.000 $

Motor ve vergiler hariç.

TEZMARIN				0212.256 42 22	info@tezmarin.com	
Antares 8	8,36	2,98	1	200	Fiberglas	*87.100 €
Antares 30S	10,22	3,39	2	370	Fiberglas	*141.400 €
Antares 30S (260 HP)	10,22	3,39	2	260	Fiberglas	*129.600 €
Antares 30	10,22	3,39	2	370	Fiberglas	*147.700 €
Antares 36	10,22	3,39	2	2x260	Fiberglas	*214.300 €
Swift Trawler 30	10,39	3,53	2	370	Fiberglas	*186.000 €
Swift Trawler 35	11,29	4,03	2	425	Fiberglas	*242.700 €
Swift Trawler 44	13,88	4,25	2+1	2x300	Fiberglas	*375.600 €
Swift Trawler 50	14,99	4,65	3+1	2x435	Fiberglas	*646.200 €
Monte Carlo 5	15,10	4,32	3	2x435	Fiberglas	*572.400 €
Monte Carlo 5S	15,10	4,32	3	2x435	Fiberglas	*556.300 €
Monte Carlo 6	18,25	4,91	3+1	2x600	Fiberglas	*881.300 €
Monte Carlo 6S	18,22	4,93	3+1	2x600	Fiberglas	*881.300 €
Gran Turismo 40	12,55	3,87	2	2x300	Fiberglas	*276.400 €
Gran Turismo 46	14,78	4,15	3	2x370	Fiberglas	*374.600 €
Gran Turismo 50	15,78	4,38	3	2x435	Fiberglas	*531.600 €
Gran Turismo 50 FLY	15,78	4,38	3	2x435	Fiberglas	*551.900 €
Monte Carlo Yachts 65	19,82	5,21	3+1	2x1000	**V.R.,C.F.,K.	*1.750.000 €
Monte Carlo Yachts 70	21,30	5,42	4+1	2x1200	**V.R.,C.F.,K.	*2.600.000 €
Monte Carlo Yachts 76	23,05	5,65	4+1	2x1400	**V.R.,C.F.,K.	*3.100.000 €
Monte Carlo Yachts 80	24,62	6,15	4+2	2xV12.1550	**V.R.,C.F.,K.	*4.000.000 €
Monte Carlo Yachts 86	26,30	6,46	4+2	2x1800	**V.R.,C.F.,K.	*5.150.000 €
Monte Carlo Yachts 96	29,26	6,94	4&5	2x1900	**V.R.,C.F.,K.	BELİRTİLMEDİ
Monte Carlo Yachts 105	32,00	7,12	4&5	2xV16.1550	**V.R.,C.F.,K.	BELİRTİLMEDİ

*Fabrika çıkış Başlangıç fiyatı, Vergiler hariç.
-*İnşa malzemesi vinilester reçine, karbon fiber ve kevlerdir.

TRIO DENİZ				0216.511 10 00	trio@triodeniz.com	
Prestige 420	12,64	3,97	2	300	Fiberglas	360.800 €
Prestige 460	14,29	4,25	2+1	370	Fiberglas	487.500 €
Prestige 500	15,02	4,50	3+1	435	Fiberglas	601.800 €

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Prestige 560	18,22	4,79	3+1	600	Fiberglas	817.700 €
Prestige 630	19,02	5,15	3+1	725	Fiberglas	1.176.400€
Prestige 680	21,46	5,33	3/4+1	900	Fiberglas	1.651.900€
Prestige 750	22.58	5,46	4+1	1000	Fiberglas	2.667.400 €
Prestige 420 S	12,64	3,97	2	300	Fiberglas	348.000€
Prestige 460 S	14,29	4,25	2+1	370	Fiberglas	466.000€
Prestige 500 S	15,20	4,50	3+1	435	Fiberglas	584.200€
Prestige 560 S	18,22	4,79	3+1	600	Fiberglas	803.100€
Prestige 630 S	19,02	5,15	3+1	725	Fiberglas	1.176.400€
Prestige 680 S	21,46	5,33	3/4+1	900	Fiberglas	1.651.900€
Velasco 37 F	11,43	3,84	2	300	Fiberglas	271,600€
Velasco 43 F	13,70	4,13	2	380	Fiberglas	363.000€
New Concept 9	9,43	3,15	2	260	Fiberglas	144.400 €
New Concept 33	10,50	3,32	2	220	Fiberglas	196.400 €
New Concept 11	11,15	3,74	2	200	Fiberglas	227.000 €
New Concept 14	13,93	4,10	2	300	Fiberglas	365,800€
Leader 30	9,23	2,98	1	260	Fiberglas	121.500€
Leader 33	10,56	3,32	2	220	Fiberglas	170.800€
Leader 36	11,47	3,62	2	260	Fiberglas	197,900€
Leader 40	12,33	3,80	2	300	Fiberglas	249.900€
Leader 46	14,30	4,10	2/3	370	Fiberglas	368.000€
Merry Fisher 605	5,79	2,46	-	-	Fiberglas	18.360€
Merry Fisher 695	6,55	2,54	-	-	Fiberglas	24.890€
Merry Fisher 695 Marlin	6,69	2,54	-	-	Fiberglas	24.320€
Merry Fisher 795	7,43	2,81	-	-	Fiberglas	30.950€
Merry Fisher 795 Marlin	7,17	2,80	-	-	Fiberglas	31.190€
Merry Fisher 875 Marlin	8,25	2,97	-	-	Fiberglas	55.730€
Merry Fisher 895	8,90	2,99	1	-	Fiberglas	60.270€
Merry Fisher 1095	10,50	3,35	2/3	-	Fiberglas	97.000€
Sealine C 330	10,31	3,50	2	330	Fiberglas	169.950 €
Sealine S 330	10,31	3,50	2	330	Fiberglas	189.950 €
Sealine C 430	13,55	4,20	2	301	Fiberglas	355.950 €
Sealine F 430	13,55	4,20	2	301	Fiberglas	379.950 €
Sealine C 530	16,13	4,56	3	435	Fiberglas	599.950 €
Sealine F 530	16,13	4,56	3	435	Fiberglas	629.950 €

*Motor dâhil, vergiler hariç, İstanbul Serbest Bölge teslim.
(Standart model, *Almanya.)*

motorlu katamaranlar

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
TUR MARIN				0212.257 02 03	info@turmarin.com.tr	
F. Pajot MY 37	11	5,10	3	2x110	Fiberglass	285.420 €
F. Pajot Cumberland 47 LC	13,95	6,55	3-4	2x225	Fiberglass	632.145 €
F. Pajot Queensland 55	16,75	7,80	3-4-5	2x435	Fiberglass	1.655.000 €

Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim. (F.: Fountaine)

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	KAMARA SAYISI	MOTOR GÜCÜ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
TEZMARİN				0212.256 42 22	info@tezmarin.com	
Seventy 8	23,8	11	3-5	2x510 HP	Fiberglass	3.224.000 €
Lagoon 630 MY	19,50	10	4-5	2x260 HP/300HP	Fiberglass	1.538.100 €

spor tekneler

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
ADT MARINE				0242.259 50 58	yacht@adtmarine.com	
Monterey 186 MS	5,65	2,30	135	40	Fiberglas	35.000 $
Monterey 196 MS	5,90	2,30	190	45	Fiberglas	44.000 $
Monterey 197 BF OB	5,90	2,30	150	45	Fiberglas	47.000 $
Monterey 204 FS	6,60	2,50	220	50	Fiberglas	50.000 $
Monterey 218 SS	6,60	2,50	250	50	Fiberglas	55.000 $
Monterey 217 BF OB	6,30	2,50	150	42	Fiberglas	50.000 $
Monterey 224 FS	6,92	2,50	220	48	Fiberglas	55.000 $
Monterey 224 FSC	6,92	2,50	220	48	Fiberglas	55.000 $
Monterey 238 SS	7,01	2,50	250	50	Fiberglas	65.000 $
Monterey 244 FS	7,32	2,50	250	48	Fiberglas	70.000 $
Monterey 264 FS	8,10	2,50	300	44	Fiberglas	85.000 $
Monterey 264 FSC	8,10	2,50	300	44	Fiberglas	90.000 $
Monterey 268 SS	8,10	2,50	300	44	Fiberglas	100.000 $
Monterey 268 SS-C	8,10	2,50	300	44	Fiberglas	110.000 $
Monterey MSX- M3	7,04	2,50	250	45	Fiberglas	80.000 $
Monterey MSX- M5	7,90	2,50	300	48	Fiberglas	95.000 $
Monterey 288 SS	8,80	2,70	380	45	Fiberglas	120.000 $
Monterey 328 SS	9,70	2,90	2x250	45	Fiberglas	200.000 $
Tahoe Q5 I	5,92	2,31	220	50	Fiberglas	38.000 $
Tahoe Q7 I	6,25	2,44	220	45	Fiberglas	47.500 $
Tahoe 195 IO	6,07	2,59	220	50	Fiberglas	46.000 $
Tahoe 215 XI	6,55	2,59	220	48	Fiberglas	50.000 $
Sargo 25	7,85	2,70	225	-	Fiberglas	121.321 €
Sargo 28	8,80	2,98	260	-	Fiberglas	157.999 €
Sargo 31	9,96	3,30	330	-	Fiberglas	198.622 €
Sargo 34	11	3,40	400	-	Fiberglas	157.699 €
Sargo 36	11.80	3.65	400	-	Fiberglas	281.238 €
Starfisher 790 OBS	7,90	2,85	150	-	Fiberglas	45.000 €
Starfisher 650 OBS	6,50	2,49	150	36	Fiberglas	36.000 €
Starfisher 840 ANNI HT	8,40	2,98	220	29	Fiberglas	75.000 €
Starfisher ST 860	8,60	3	260	30	Fiberglas	96.000 €
Starfisher 27 Cruiser HT	8,70	3	315	30	Fiberglas	105.000 €
Starfisher 27 Cruiser Fly	8,70	3	315	30	Fiberglas	115.000 €
Starfisher 30 Cruiser HT	9,69	3,34	315	30	Fiberglas	139.000 €
Starfisher 30 Cruiser Fly	9,69	3,34	315	30	Fiberglas	148.000 €
Starfisher ST 1060	10,60	3,48	2x260	30	Fiberglas	185.000 €
Mako 184 CC	5,59	2,49	115	-	Fiberglas	40.000 $
Mako 204 CC	6,20	2,54	150	-	Fiberglas	48.000 $
Mako 234 CC	7,11	2,59	250	-	Fiberglas	100.000 $
Mako 284 CC	8,64	3	2x250	-	Fiberglas	145.000 $

Motor dâhil, vergiler hariç, Türkiye teslim.

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
AQUAMOTOR				0216.493 49 88	info@aqua-motor.com	
Chaparral H2O 18 Sport	5,59	2,29	135	-	Fiberglas	20.295 $
Chaparral H2O 19 Sport	5,89	2,29	190	-	Fiberglas	23.706 $
Chaparral H2O 21 Sport	6,40	2,54	250	-	Fiberglas	30.304 $
Chaparral Vortex 203VR Jet	6,17	2,44	250	-	Fiberglas	31.010 $
Chaparral Vortex 203VRX Jet	6,17	2,44	250	-	Fiberglas	34.769 $
Chaparral Vortex 223VR Jet	6,78	2,59	2x150	-	Fiberglas	40.937 $
Chaparral Vortex 223VR Jet	6,78	2,59	2x200	-	Fiberglas	44.042 $
Chaparral Vortex 223VRX Jet	6,78	2,59	2x150	-	Fiberglas	44.996 $
Chaparral Vortex 223VRX Jet	6,78	2,59	2x200	-	Fiberglas	48.101 $
Chaparral 216 SSi Bowrider	6,55	2,54	250	-	Fiberglas	43.317 $
Chaparral 226 SSi Bowrider	6,86	2,59	250	-	Fiberglas	45.012 $
Chaparral 246 SSi Bowrider	7,47	2,59	250	-	Fiberglas	54.190 $
Chaparral 224 Sunesta	6,81	2,59	250	-	Fiberglas	50.862 $
Chaparral 244 Sunesta	7,42	2,59	250	-	Fiberglas	56.939 $
Chaparral 264 Sunesta	8,03	2,59	300	-	Fiberglas	69.394 $
Chaparral 284 Sunesta	8,64	2,74	380	-	Fiberglas	92.996 $
Chaparral 257 SSX Side Entry	7,77	2,59	300	-	Fiberglas	69.450 $
Chaparral 257 SSX Bowrider	7,77	2,59	300	-	Fiberglas	74.180 $
Chaparral 277 SSX Bowrider	8,38	2,74	380	-	Fiberglas	91.799 $
Chaparral 287 SSX Bowrider	8,79	2,74	380	-	Fiberglas	92.796 $
Chaparral 307 SSX Bowrider	9,30	2,90	2x250	-	Fiberglas	140.254 $
Chaparral 327 SSX Bowrider	9,91	3,05	2x300	-	Fiberglas	179.649 $
Robalo 180 Center Console	5,59	2,44	1x150	-	Fiberglas	*21.221 $
Robalo 200 Center Console	6,27	2,53	1x200	-	Fiberglas	*26.306 $
Robalo 222 Center Console	6,55	2,59	1x250	-	Fiberglas	*29.581 $
Robalo 240 Center Console	7,32	2,67	2x200	-	Fiberglas	*53.119 $
Robalo 260 Center Console	8,05	2,74	2x250	-	Fiberglas	*67.390 $
Robalo 300 Center Console	8,89	3,20	2x300	-	Fiberglas	*121.178 $
Robalo 207 Dual Console	6,27	2,54	2x200	-	Fiberglas	*28.816 $
Robalo 227 Dual Console	6,55	2,59	2x250	-	Fiberglas	*32.786 $
Robalo 247 Dual Console	7,32	2,67	2x200	-	Fiberglas	*54.638 $
Robalo 245 Walkaround	7,32	2,67	2x200	-	Fiberglas	*58.400 $
Robalo 265 Walkaround	7,95	2,74	2x250	-	Fiberglas	*75.013 $
Robalo 305 Walkaround	8,89	3,20	2x300	-	Fiberglas	*152.450 $

Motor dahil, vergiler hariç, ABD teslim
*Motor ve vergiler hariç, ABD teslim

BLUES YACHTING				0252.645 14 35	info@bluesyachting.com	
Galia 475 Open	4,75	1,95	90	-	Fiberglas	6.670 €
Galia 520 Open	5,20	2,10	115	-	Fiberglas	11.870 €

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Galia 520 Sundecek	5,20	2,10	115	-	Fiberglas	12.000€
Galia 525 Cruiser	5,20	2,10	115	-	Fiberglas	12.135€
Galia 570 Open	5,70	2,38	150	-	Fiberglas	13.470€
Galia 570 Sundeck	5,70	2,38	150	-	Fiberglas	13.230€
Galia 600 Hardtop	5,97	2,45	200	-	Fiberglas	18.655€
Galia 630 Open	6,19	2,48	200	-	Fiberglas	15.230€
Galia 630 Sundeck	6,19	2,48	200	-	Fiberglas	14.895€
Galia 660 Hardtop	6,50	2,51	250	-	Fiberglas	22.215€
Galia 700 Sundeck	6,97	2,55	300	-	Fiberglas	21.200€
Galia 750 Hardtop	7,64	2,74	350	-	Fiberglas	34.535€
Galia 770 Sundeck	7,64	2,74	350	-	Fiberglas	34.535€
Mastercraft X25	6,58	2,59	385	-	Fiberglas	131.879 $
Mastercraft X55	7,75	2,59	430	-	Fiberglas	170.928 $
Mastercraft NXT 20	6,10	2,08	320	-	Fiberglas	79.109 $
Mastercraft ProStar	6,10	2,44	320	-	Fiberglas	97.740 $
Mastercraft X2	6,10	2,44	320	-	Fiberglas	110.904 $
Mastercraft X10	6,48	2,49	385	-	Fiberglas	134.694 $
Mastercraft X30	7,11	2,59	385	-	Fiberglas	139.305 $
Mastercraft X46	7,47	2,59	385	-	Fiberglas	193.883 $
Mastercraft Xstar	7,32	2,57	385	-	Fiberglas	168.486 $
Rinker 17QX OB	5,13	2,24	90	38	Fiberglas	26.943$
Rinker 18QX OB	5,77	2,26	150	40	Fiberglas	33.693$
Rinker 18QX BR	5,76	2,26	180	40	Fiberglas	31.850$
Rinker 20 MTX	6,35	2,44	200	46	Fiberglas	39.893$
Rinker 22 MTX BR	6,88	2,49	300	46	Fiberglas	50.957$
Rinker 21 QX BR	6,40	2,59	250	45	Fiberglas	46.250$
Rinker 22 MTX CC	6,88	2,49	300	46	Fiberglas	53.529$
Rinker 23 QX BR	7,17	2,59	250	43	Fiberglas	54.521$
Rinker 23 QX CC	7,17	2,59	250	43	Fiberglas	57.521$
Rinker 26 QX BR	7,98	2,59	250	40	Fiberglas	69.407$
Rinker 26 QX CC	7,98	2,59	250	40	Fiberglas	72.407$
Rinker 29 QX BR	8,90	2,77	300	49	Fiberglas	83.465$
Rinker 29 QX CC	8,90	2,77	300	46	Fiberglas	86.464$
Rinker Captiva 186 BR	5,76	2,26	135	40	Fiberglas	32.719 $
Rinker Captiva 186 BR Outboard	5,76	2,26	115	40	Fiberglas	33.678 $
Rinker Captiva 186 FS	5,76	2,26	135	40	Fiberglas	34.394 $
Rinker Captiva 186 FS Outboard	5,76	2,26	115	40	Fiberglas	35.685 $
Rinker Captiva 196 BR	6,05	2,40	220	40	Fiberglas	39.550 $
Rinker Captiva 196 BR Outboard	6,05	2,40	150	40	Fiberglas	41.809 $
Rinker Captiva 200 MTX	6,40	2,43	220	46	Fiberglas	41.050 $
Rinker Captiva 216 BR	6,40	2,59	220	49	Fiberglas	48.409 $
Rinker Captiva 220 MTX BR	6,93	2,49	220	46	Fiberglas	43.900 $
Rinker Captiva 220 MTX CC	6,93	2,49	220	46	Fiberglas	44.842 $
Rinker Captiva 236 BR	7,16	2,59	260	49	Fiberglas	53.517 $
Rinker Captiva 236 CC	7,16	2,59	260	49	Fiberglas	58.534 $
Rinker Captiva 246 BR	7,97	2,59	260	49	Fiberglas	69.000 $
Rinker Captiva 246 CC	7,97	2,59	260	49	Fiberglas	72.350 $
Rinker Captiva 276 BR	8,81	2,74	300	49	Fiberglas	85.042 $
Rinker Captiva 276 CC	8,81	2,74	300	49	Fiberglas	87.917 $
Rinker Captiva 296 BR	9,40	2,74	300	49	Fiberglas	110.543 $
Rinker Captiva 296 CC	9,40	2,74	300	46	Fiberglas	113.334 $

Motor dâhil, vergiler hariç, ABD fabrika çıkış.

BURLA A.Ş. 0212.256 49 50 yamaha@burla.com

Finnmaster 49 CC	4,85	2,00	50	-	Fiberglas	15.550 €
Finnmaster 62 DC	6,20	2,30	150	-	Fiberglas	37.100 €
Finnmaster 68 DC	6,80	2,41	250	-	Fiberglas	53.500 €

Yamaha dıştan takma motor dahil, vergiler hariç, Türkiye teslim.

DENİZ YATÇILIK 0212.352 65 95 info@denizyatcilik.com

Sea Ray 19 SPX	5,99	2,21	135	-	Fiberglas	37.935 $
Sea Ray 240 Sundeck	7,46	2,59	260	-	Fiberglas	86.672 $
Sea Ray 270 Sundeck	8,69	2,74	300	-	Fiberglas	109.770 $
Sea Ray 250 SLX	8,08	2,59	300	-	Fiberglas	116.005 $
Sea Ray 300 SLX	8,99	2,95	380	-	Fiberglas	197.373 $
Sea Ray 350 SLX	10,50	3,20	300	-	Fiberglas	271.927 $
Boston Whaler 130 Super Sport	4,03	1,78	40	-	Fiberglas	19.713 $
Boston Whaler 190 Montauk	5,79	2,43	115	-	Fiberglas	48.800 $
Boston Whaler 230 Vantage	7,06	2,59	225	-	Fiberglas	105.561 $
Boston Whaler 270 Dauntless	8,33	2,74	300	-	Fiberglas	123.502 $
Boston Whaler 250 Outrage	7,40	2,74	300	-	Fiberglas	114.880 $
Boston Whaler 320 Outrage	9,80	3,09	2x250	-	Fiberglas	245.112 $
Boston Whaler 285 Conquest	8,51	2,90	2x225	-	Fiberglas	213.339 $
Boston Whaler 345 Conquest	10,95	3,56	2x250	-	Fiberglas	466.911 $

Vergiler hariç, Türkiye teslim.

ENMA 0252.413 10 59 info@enmamarine.com

Enma 490 Nordic	4,90	2	25	-	Fiberglas	*6.200 €
Enma 490 Sport	4,90	2,13	40	-	Fiberglas	*13.500 €
Enma 530 Sport	5,30	2,18	50	-	Fiberglas	*14.250 €
Enma 550 Sport	5,50	2,38	100	-	Fiberglas	*18.500 €
Enma 550 Barracuda	5,50	2,20	60	-	Fiberglas	*16.500 €
Enma 600 Barracuda	6	2,40	100	-	Fiberglas	*21.000 €

**Motor dâhil, vergiler hariç, Marmaris teslim.*

KDE-MARINE 0216.471 08 31 sburnaz@kdemarine.com

Crownline 180 BR	5,50	2,33	135	44	Fiberglas	21.800 $
Crownline 19 SS	5,80	2,33	190	52	Fiberglas	26.642 $
Crownline 200 LS	6,30	2,59	220	53	Fiberglas	40.442 $
Crownline 210 LS	6,55	2,59	220	52	Fiberglas	41.417 $
Crownline 21 SS	6,35	2,59	220	53	Fiberglas	41.592 $
Crownline 220 LS	6,81	2,59	260	55	Fiberglas	49.450 $
Crownline 230 LS	7,30	2,59	260	54	Fiberglas	55.992 $
Crownline 23 SS	7,09	2,59	260	54	Fiberglas	56.158 $
Crownline 240 LS	7,62	2,59	260	52	Fiberglas	62.492 $
Crownline 270 BR	8,62	2,59	300	53	Fiberglas	73.825 $
Crownline 300 LS	9,30	2,87	2x260	55	Fiberglas	133.650 $
Crownline 320 LS	9,90	2,95	2x260	53	Fiberglas	137.817 $

Motor dâhil, vergiler hariç, ABD fabrika çıkış.

MARİNA DENİZ ARAÇLARI 0216.336 97 88 marinadeniz@marinadeniz.com.tr

Chris Craft 20 Lancer	6,15	2,41	220	44,9	Fiberglas	57.539 $
Chris Craft 20 Launch	6,15	2,41	220	47,4	Fiberglas	61.451 $
Chris Craft 20 Silver Bullet	6,15	2,41	270	48,7	Fiberglas	80.830 $
Chris Craft 21 Capri	6,46	2,41	270	48,7	Fiberglas	65.485 $
Chris Craft 21 Carina	6,45	2,41	270	48,7	Fiberglas	71.431 $
Chris Craft 22 Launch	7,14	2,52	300	49	Fiberglas	75.976 $
Chris Craft 22 Corsair	7,14	2,52	300	46,9	Fiberglas	77.951 $

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	MOTOR GÜCÜ	EN YÜKSEK HIZ	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
Chris Craft 23 Catalina	7,16	2,54	250	45,2	Fiberglas	92.922 $
Chris Craft 25 Launch	8,16	2,60	300	51	Fiberglas	104.308 $
Chris Craft 25 Corsair	8,16	2,59	300	46	Fiberglas	116.687 $
Chris Craft 26 Catalina	8,08	2,64	250	45,2	Fiberglas	112.332 $
Chris Craft 28 Launch	9	3,05	380	53	Fiberglas	164.863 $
Chris Craft 28 Corsair	9	3,05	380	45	Fiberglas	181.530 $
Chris Craft 29 Catalina	8,90	3,10	2x250	49,5	Fiberglas	189.983 $
Chris Craft 29 Catalina Suntender	8,90	3,10	2x250	49,5	Fiberglas	179.983 $
Chris Craft 32 Corsair	10,44	3,10	2x300	50,1	Fiberglas	239.949 $
Chris Craft 32 Launch	10,44	3,05	2x300	50,1	Fiberglas	205.519 $
Chris Craft 36 Corsair	11,63	3,80	2x420	42	Fiberglas	434.197 $
Chris Craft 36 Launch	11,63	3,80	2x380	41,7	Fiberglas	476.531 $
Chris Craft 34 Catalina	11,15	3,61	2x350	50	Fiberglas	349.990 $
Cobalt Boats 200	6,35	2,54	220	-	Fiberglas	48.077 $
Cobalt Boats 210	6,83	2,59	220	-	Fiberglas	51.095 $
Cobalt Boats 220	6,90	2,59	220	-	Fiberglas	54.313 $
Cobalt Boats R5	7,82	2,59	300	-	Fiberglas	85.920 $
Cobalt Boats 262	8,41	2,59	300	-	Fiberglas	95.275 $
Cobalt Boats 276	8,38	2,59	380	-	Fiberglas	119.612 $
Cobalt Boats 296	9,19	2,90	380	-	Fiberglas	140.888 $
Cobalt Boats 302	9,60	3,02	2x300	-	Fiberglas	186.628 $
Cobalt Boats A25	7,77	2,59	300	-	Fiberglas	95.510 $
Cobalt Boats A28	8,68	2,59	380	-	Fiberglas	128.465 $
Cobalt Boats 243	7,90	2,59	300	-	Fiberglas	87.525 $
Cobalt Boats 273	8,79	2,59	320	-	Fiberglas	124.375 $
Cobalt Boats 336	10,59	3,23	2x300	-	Fiberglas	230.553 $
Cobalt Boats 24 SD	7,47	2,59	300	-	Fiberglas	82.510 $
Cobalt Boats 26 SD	8,38	2,59	300	-	Fiberglas	96.677 $
Targa 23.1	7,66	2,72	225	35	Fiberglas	91.100 €
Targa 25.1	8,38	2,88	225	40	Fiberglas	107.000 €
Targa 27.1	8,90	3,04	260	39	Fiberglas	126.200 €
Targa 32	10,78	3,37	370	44	Fiberglas	225.700 €
Targa 35	11,76	3,50	2x260	44	Fiberglas	305.500 €
Targa 37	12,36	3,50	2x260	38	Fiberglas	325.800 €
Targa 42	14,26	3,95	2x330	39	Fiberglas	478.600 €
Targa 44	14,36	3,95	2x330	39	Fiberglas	478.600 €

Motor dâhil, vergiler hariç, fabrika teslim.

TATARİ YATÇILIK 0532.582 38 00 bulent@tatari.com.tr

Edgewater 158 cc	4,60	2	-	-	Fiberglas	11.302 $
Edgewater 170 cc	4,80	2,20	-	-	Fiberglas	19.109 $
Edgewater 188 cc	5,70	2,30	-	-	Fiberglas	26.697 $
Edgewater 190IS	5,60	2,60	-	-	Fiberglas	26.363 $
Edgewater 205CX	6,25	2,60	-	-	Fiberglas	43.995 $
Edgewater 208CC	6,25	2,60	-	-	Fiberglas	37.228 $
Edgewater 210IS	6,25	2,60	-	-	Fiberglas	28.340 $
Edgewater 220IS	6,70	2,60	-	-	Fiberglas	33.974 $
Edgewater 228CC	6,85	2,60	-	-	Fiberglas	56.557 $
Edgewater 230CC DİZEL	6,85	2,60	-	-	Fiberglas	93.369 $
Edgewater 245CC	7,50	2,60	-	-	Fiberglas	78.039 $
Edgewater 268CC	8,20	2,90	-	-	Fiberglas	113.248 $
Edgewater 280CC	8,53	2,90	-	-	Fiberglas	135.392 $
Edgewater 280CX	8,53	2,90	-	-	Fiberglas	139.426 $
Edgewater 318CC	9,70	3,10	-	-	Fiberglas	153.422 $
Edgewater 335EX	9,90	3,40	-	-	Fiberglas	318.747 $
Edgewater 388CC	11,50	3,40	-	-	Fiberglas	271.626 $

Motor ve vergiler hariç.

TEZMARİN 0212.256 42 22 info@tezmarin.

Antares 6	6,50	2,43	115	-	Fiberglas	33.900€
Antares 7 OB	7,48	2,50	175	32	Fiberglas	44.900€
Antares 8 OB	8,23	2,76	200	31	Fiberglas	51.900€
Antares 9	9,00	2,99	400	-	Fiberglas	89.900€
Barracuda 6	6,5	2,4	140	-	Fiberglas	33.900€
Barracuda 7	7,14	2,72	200	35	Fiberglas	50.900€
Barracuda 8	7,14	2,72	300	36	Fiberglas	63.900€
Barracuda 9	8,91	2,96	450	41	Fiberglas	-
Flyer 5.5 Spacedeck	5,26	2,34	140	34	Fiberglas	11.580€
Flyer 5.5 Sundeck	5,26	2,36	140	32	Fiberglas	12.780€
Flyer 6.6 Spacedeck	6,80	2,50	200	41	Fiberglas	18.700€
Flyer 7.7 Spacedeck	7,64	2,66	300	39	Fiberglas	26.110€
Flyer 8.8 Spacedeck	9,00	2,94	500	43	Fiberglas	42.550€

TRIO DENİZ 0216.511 10 00 trio@triodeniz.com

Bayliner EL 5	5,41	2,13	-	-	Fiberglas	15.408€
Bayliner EL 6	5,49	2,13	-	-	Fiberglas	17.992€
Bayliner EL 7	6,81	2,59	-	-	Fiberglas	19.877€
Bayliner VR 4	6,20	2,55	-	-	Fiberglas	23.021€
Bayliner VR 5	6,20	2,55	-	-	Fiberglas	25.877€
Bayliner VR 6	6,82	2,55	-	200	Fiberglas	44.136€
Bayliner CC 5	4,93	2,13	-	-	Fiberglas	15.408€
Bayliner CC 6	5,57	2,29	-	-	Fiberglas	19.848€
Bayliner CC 7	5,65	2,35	-	-	Fiberglas	22.321€
Bayliner 742	7,42	2,51	1	250	Fiberglas	57.079€
Bayliner Ciera 8	8,15	2,55	2	250	Fiberglas	100.351€
Bayliner 842	8,88	2,55	2	250	Fiberglas	96.461€
Cap Camarat 4.7 CC	4,65	2,05	-	-	Fiberglas	8.090€
Cap Camarat 5.1 CC	5,15	2,15	-	-	Fiberglas	9.620€
Cap Camarat 5.5 BR	5,48	2,36	-	-	Fiberglas	12.890€
Cap Camarat 5.5 CC	5,48	2,36	-	-	Fiberglas	12.200€
Cap Camarat 5.5 WA	5,48	2,36	-	-	Fiberglas	*12.810€
Cap Camarat 6.5 BR	6,94	2,48	-	-	Fiberglas	18.130€
Cap Camarat 6.5 CC	6,59	2,48	-	-	Fiberglas	18.490€
Cap Camarat 6.5 DC	6,06	2,48	-	-	Fiberglas	23.000€
Cap Camarat 6.5 WA	6,59	2,48	-	-	Fiberglas	20.650€
Cap Camarat 7.5 BR	7,84	2,55	-	-	Fiberglas	25.900€
Cap Camarat 7.5 CC	7,37	2,52	-	-	Fiberglas	24.290€
Cap Camarat 7.5 DC	6,95	2,54	-	-	Fiberglas	29.810€
Cap Camarat 7.5 WA	7,37	2,52	1	-	Fiberglas	28.480€
Cap Camarat 9.0 WA	8,60	2,98	2	-	Fiberglas	47.900€
Cap Camarat 10.5 WA	10,00	3,21	2	-	Fiberglas	75.350 €

Bayliner'lar standart donanımlı ve KDV, ÖTV, vergiler hariç, İstanbul teslim.
**Motor ve vergiler hariç, Fransa teslim.*

yelkenli katamaranlar

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	SU ÇEKİMİ	KAMARA SAYISI	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
FRANKEN&MEER 0232.716 09 10 - 0216 347 48 19 gena@gena-yacht.com						
Nautitech Open 40	11,98	6,50	1,35	3-4	Fiberglas	280.000 €
Nautitech Open 46	13,71	7,54	1,45	3-4	Fiberglas	389.700 €
Nautitech Open 46 FLY	13,71	7,54	1,45	3-4	Fiberglas	401.900 €
Nautitech 441-442	13,47	6,80	1,20	3-4	Fiberglas	434.200 €
Nautitech 482	15	7,60	1,20	3-4	Fiberglas	545.550 €
Nautitech 541-542	16,30	8,55	1,55	3-4-5	Fiberglas	850.190 €
Motor dâhil, vergiler hariç, fabrika teslim.						
SUNREEF 0252.413 71 16 ali.mutebelli@sunreef.com						
60 Sail	18,30	9,20	1,60	3-5	Fiberglas	1.092.000 €
68 Sail	20,70	10,70	1,60	3-5	Fiberglas	2.394.000 €
74 Sail	23,30	10,10	1,95	3-5	Fiberglas	2.567.300 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim.						
TUR MARİN 0212.257 02 03 info@turmarin.com.tr						
F. Pajot New 40	11,73	6,63	1,20	3-4	Fiberglas	253.000 €
F. Pajot Helia 44 Evolution	13,25	7,40	1,15	3-6	Fiberglas	382.660 €
F. Pajot Saba 50	14,98	7,99	1,25	4-8	Fiberglas	605.495 €
F. Pajot Ipanema 58	17,02	8,88	1,40	5-8	Fiberglas	1.004.966 €
F. Pajot Victoria 67	20,32	9,50	1,45	5-8	Fiberglas	1.583.880 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim.						
TEZMARIN 0212.256 42 22 info@tezmarin.com						
Lagoon 380	11,55	6,53	1,15	3-4	Fiberglas	209.100 €
Lagoon 40	11,74	6,76	1,35	3-4	Fiberglas	255.000 €
Lagoon 42	12,80	7,70	1,25	3-4	Fiberglas	314.100 €
Lagoon 450 S	13,96	7,87	1,30	3-4	Fiberglas	381.200 €
Lagoon 450 F	13,96	7,87	1,30	3-4	Fiberglas	397.550 €
Lagoon 50	14,76	8,1	1,40	3-6	Fiberglas	540.000 €
Lagoon 52 S	15,84	8,74	1,55	3-6	Fiberglas	643.700 €
Lagoon 52 F	15,84	8,74	1,55	3-6	Fiberglas	684.400 €
Lagoon 560	17,07	9,44	1,50	4-5	Fiberglas	920.000 €
Lagoon 620	18,90	10	1,55	4-6	Fiberglas	1.236.200 €
Seventy 7	23,28	11	1,90	3-5	Fiberglas	2.964.000 €
Motor dâhil, vergiler hariç, fabrika çıkış.						

yelkenli yatlar

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	SU ÇEKİMİ	KAMARA SAYISI	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
ADT MARINE 0242.259 50 58 yacht@adtmarine.com						
Salona 33	10	3,36	1,50	2	Fiberglas	93.000 €
Salona 35	10,40	3,36	1,50	2	Fiberglas	104.000 €
Salona 38	11,50	3,62	1,75	2-3	Fiberglas	137.000 €
Salona 41	12,50	3,84	1,75	2-3	Fiberglas	153.000 €
Salona 44	13,50	4,19	2,10	3-1	Fiberglas	187.000 €
Salona 60	19,20	5,40	2,70	4	Fiberglas	900.000 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Türkiye teslim.						
EGEYAT 0216.314 20 35 info@egeyat.com						
Ege 23	7	2,50	0,95	2	Fiberglas	*18.000 €
Ege 26	7,95	2,90	1,50	1+1	Fiberglas	39.000 €
Ege 26 T	8	2,50	1,75	1	Fiberglas	*22.000 €
Ege 30 T	9,15	2,95	1,80	1	Fiberglas	46.000 €
Ege 30	9,35	3,10	1,38	2	Fiberglas	61.000 €
Ege 35	10,35	3,50	1,70	2	Fiberglas	78.000 €
Ege 40	12,30	3,90	2	2-3	Fiberglas	108.000 €
Ege 40 DS	12,30	3,90	1,90	3-4	Fiberglas	120.000 €
Ege 45	13,70	4,20	2,10	3	Fiberglas	145.000 €
Ege 45 DS	13,70	4,20	2,15	3-4	Fiberglas	170.000 €
Ege 50	15,55	4,75	2,20	4	Fiberglas	185.000 €
Ege 50 DS	15,55	4,75	2,20	4-5	Fiberglas	197.000 €
Ege Ketch 52	17,10	4,60	2,30	4	Fiberglas	230.000 €
*Motor dâhil, vergiler hariç, İstanbul teslim. (*Motor hariç)*						

yelkenli yatlar

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	SU ÇEKİMİ	KAMARA SAYISI	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
FRANKEN&MEER	0232.716 09 10 - 0216 347 48 19	gena@gena-yacht.com				
Bavaria B/One	7,28	2,49	1,65	1	Fiberglas	20.990 €
Easy 9.7	9,99	3,42	1,95	2	Fiberglas	57.500 €
Bavaria Cruiser 33	9,99	3,42	1,95	2	Fiberglas	75.500 €
Bavaria Cruiser 34	9,99	3,42	1,95	2-3	Fiberglas	78.500 €
Bavaria Cruiser 37	11,30	3,67	1,95	2-3	Fiberglas	104.500 €
Bavaria Cruiser 41	12,35	3,96	2,05	2-3	Fiberglas	139.500 €
Bavaria Cruiser 46	14,27	4,35	2,10	3-4	Fiberglas	177.500 €
Bavaria Cruiser 51	15,57	4,67	2,25	3-4-5	Fiberglas	229.500 €
Bavaria C 57	16,73	5,25	2,52	3-4-5	Fiberglas	374.900 €
Bavaria Vision 42	12,80	4,05	2,07	2	Fiberglas	151.000 €
Bavaria Vision 46	13,99	4,19	2,14	2-3	Fiberglas	187.500 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Almanya teslim.						
GÖZDEM MARIN LTD. ŞTİ.	0538.771 10 91	pelindemirayak@gozdem-marin.com				
TES 28 Magnam	8,69	2,98	-	2	-	60.000 €
TES 32 Dreamer	9,69	2,98	-	2	-	70.000 €
TES 7.20 Cruiser	7,20	2,50	-	2	-	27.500 €
TES 6.78	6.78	2,50	-	2	-	*25.000 €
TES 5.50 Master	5,50	2,50	-	2	-	*23.000 €
*Vergiler hariç İstanbul teslim; *motor ve vergiler hariç Polonya teslim.*						
HNF YATÇILIK	0212.251 83 59	info@hnfyachting.com				
Contest 45CS	13,75	4,10	1,95	-	Fiberglas	514.000 €
Contest 50CS	14,99	4,58	2,15	-	Fiberglas	768.000 €
Contest 57CS	17,23	5,12	2,49	-	Fiberglas	1.200.000 €
Contest 62CS	19,18	5,45	2,65	-	Fiberglas	1.900.000 €
Contest 72CS	21,08	5,70	2,80	-	Fiberglas	3.000.000 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Hollanda fabrika teslim.						
KDE-MARINE	0216.471 08 31	sburnaz@kdemarine.com				
Mac Gregor 26 M	7,92	2,45	0,25	2	Fiberglas	36.500 $
Motor ve vergiler hariç, İstanbul teslim.						
M.A.T	0232.236 79 90	bilgi@mat.com.tr				
M.A.T 1010 (yeni)	10,15	3,32	2,10	2	Kompozit	110.420 €
M.A.T 1245	12,45	3,75	2,55	3	Kompozit	170.980 €
Motor dâhil, vergiler hariç, İzmir teslim.						
MUTLUTUR YACHTING	0216.305 01 56	info@mutluturyachting.com				
Arion 29 Basic	9	2,98	1,60	2	Fiberglas	40.000 €
Arion 29 Comfort	9	2,98	1,60	2	Fiberglas	55.000 €
Arion 29 Premium	9	2,98	1,60	2	Fiberglas	71.000 €
Skippi 650 Cruiser	6,50	2,48	1,35	1	Fiberglas	16.000 €
Skippi 650 Race	6,50	2,48	1,35	1	Fiberglas	19.500 €
Motor dâhil, vergiler hariç.						
OGEM GROUP	0216.337 98 05	operation@ogemgroup.com				
Harmony 31	9,91	3,34	1,85	2	*VE	68.000 €
Harmony 34	10,61	3,48	1,78	2	*VE	80.714 €
Harmony 38	11,67	3,83	1,85	2-3	*VE	101.728 €
Harmony 42	12,86	3,99	2,05	3	*VE	129.899 €
Harmony 47	14,39	4,25	2,15	3-4	*VE	160.427 €
Harmony 52	16,09	4,60	2,36	5	*VE	260.305 €
Harmony 16 M	16,30	4,60	2,35	3	*VE	445.000 €
*Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim. (*Vakum enjeksiyon)*						
PRİENE TURİZM YATÇILIK	0216.467 71 00	hallbergrassy@arti-d.com				
Hallberg-Rassy 310	9,50	3,18	1,80	2	CTP	1.365.400 İK
Hallberg-Rassy 342	10,29	3,42	1,82	2	CTP	1.794.200 İK
Hallberg-Rassy 372	11,35	3,60	1,99	2	CTP	2.493.400 İK
Hallberg-Rassy 40 MK II	12,40	3,82	1,99	2	CTP	3.446.400 İK
Hallberg-Rassy 412	12,61	4,11	1,99	2	CTP	3.661.000 İK
Hallberg-Rassy 44	14,45	4,20	2,10	3	CTP	4.599.500 İK
Hallberg-Rassy 48 MK II	14,99	4,50	2,35	3	CTP	6.524.200 İK
Hallberg-Rassy 55	16,74	4,70	2,30	3	CTP	9.200.700 İK
Hallberg-Rassy 64	19,85	5,20	2,50	4	CTP	21.300.400 İK
Motor dâhil, vergiler hariç, İsveç fabrika teslim. (İK: İsveç Kronu)						
SIRENA MARINE	0212.219 74 74	info@sirenamarine.com.tr				
Azuree 33 C	9,99	3,66	1,90	2	Fiberglas	116.000 €
Azuree 41	12,50	3,94	2,60	3	Fiberglas	198.000 €
Azuree 46	13,99	4,25	2,60	3	Fiberglas	289.000 €
Euphoria 54	16,46	4,90	2,40	3	Fiberglas	750.000 €
Euphoria 68	21,04	5,84	-	4	Fiberglas	1.800.000 €
Motor dâhil, vergiler hariç, fabrika teslim.						
SOLARIS		all@solarisyachts.com				
Solaris 37	11,40	3,85	2,10	2-3	Fiberglas	208.000 €
Solaris 42	12,40	4,00	2,25-2,50	3	Fiberglas	363.000 €
Solaris 47	14,35	4,35	2,60	3	Fiberglas	390.000 €
Solaris 50	15,40	4,55	2,80	3	Fiberglas	480.000 €
Solaris 55	16,20	4,80	2,80	3	Fiberglas	690.000 €
Solaris 58	17,50	5,05	2,80-3,30	3	Fiberglas	952.000 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim.						
TEZMARIN	0212.256 42 22	info@tezmarin.com				
First 20	6,40	2,48	0,70-1,80	1	Fiberglas	22.580 €
First 25	7,90	2,75	0,85-1,85	1	Fiberglas	46.480 €
First 35 Carbon Edition	10,85	3,64	2,20	2	Fiberglas	162.200 €
First 40 Carbon Edition	12,58	3,89	2,45	3	Fiberglas	205.660 €
Oceanis 31	9,66	3,39	1,80	2	Fiberglas	77.900 €
Oceanis 34	10,34	3,65	1,82	2-3	Fiberglas	86.350 €
Oceanis 35.1	10,45	3,72	1,85	2-3	Fiberglas	95.900€
Oceanis 38.1	11,50	3,99	2,08	2-3	Fiberglas	116.900 €
Oceanis 41.1	12,43	4,20	2,18	2-3	Fiberglas	150.600 €
Oceanis 45	13,94	4,50	2,27	2-4	Fiberglas	215.600 €
Oceanis 48	14,60	4,74	2,17	2-5	Fiberglas	265.300 €
Oceanis 51.1	15,94	4,80	2,30	3-4-5	Fiberglas	278.000 €
Oceanis 55.1	16,78	4,96	2,20	3-4	Fiberglas	362.900 €
Oceanis Yacht 62	19,07	5,33	2,90	3	Fiberglas	718.400 €
Sense 51	15,95	4,86	2,20	2-3	Fiberglas	306.000 €
Sense 57	17,78	4,97	2,40	3	Fiberglas	408.900 €
Motor dâhil ve vergiler hariç, fabrika çıkış.						

MARKA/MODEL	BOY (M)	EN (M)	SU ÇEKİMİ	KAMARA SAYISI	İNŞA MALZEMESİ	FİYAT
TOP LEISURE	0252.413 71 16	info@topleisure.net				
Jeanneau S.O. 41 DS	12,34	4	2,10	2	Fiberglas	182.200 €
Jeanneau S.O. 44 DS	13,34	4,24	2,20	2-3	Fiberglas	205.300 €
Jeanneau S.O. 50 DS	15,07	4,49	2,15	2-4	Fiberglas	230.600 €
Jeanneau S.O. 349	10,34	3,44	1,98	2-3	Fiberglas	86.700 €
Jeanneau S.O. 389	11,34	3,76	1,95	2-3	Fiberglas	126.100 €
Jeanneau S.O. 419	12,34	3,99	2,10	2-3	Fiberglas	159.700 €
Jeanneau S.O. 449	13,34	2,24	2,20	2-4	Fiberglas	183.900 €
Jeanneau S.O. 479	14,05	4,49	2,24	3-4	Fiberglas	226.800 €
Jeanneau S.O. 519	15,38	4,69	2,28	3-5	Fiberglas	271.200 €
Jeanneau 54	16,16	4,92	2,24	2-5	Fiberglas	354.500 €
Jeanneau 58	17,78	5	2,50	2-5	Fiberglas	521.000 €
Jeanneau 64	20,10	5,40	2,95	2-6	Fiberglas	946.300 €
Jeanneau Sun Fast 3200	10,10	3,48	1,90	2	Fiberglas	86.200 €
Jeanneau Sun Fast 3600	11,25	3,55	2,13	2	Fiberglas	141.300 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim.						
TRIO DENİZ	0216.511 10 00	trio@trioden iz.com				
Hanse 315	9,62	3,35	1,85	2	Fiberglas	70.900 €
Hanse 348	10,40	3,50	1,55	2-3	Fiberglas	93.900 €
Hanse 388	11,40	3,90	2,06	2-3	Fiberglas	117.400 €
Hanse 418	12,40	4,17	2,10	2-3	Fiberglas	148.900 €
Hanse 455	13,95	4,38	2,25	3-4	Fiberglas	187.400 €
Hanse 505	15,30	4,75	2,38	3-4	Fiberglas	257.900 €
Hanse 548	16,22	5,05	2,38	3-4	Fiberglas	356.000 €
Hanse 575	17,15	5,20	2,85	3-5	Fiberglas	379.000 €
Hanse 588	17,20	5,20	2,60	3-5	Fiberglas	416.000 €
Hanse 675	20,95	5,90	3	5	Fiberglas	999.000 €
Moody 41 AC	12,70	4,00	2,00	3	Fiberglas	203.000 €
Moody 45 AC	14,30	4,20	2,20	3	Fiberglas	265.000 €
Moody 45 DS	13,72	4,57	1,99	3	Fiberglas	392.000 €
Moody 54 DS	17,15	5,20	2,60	3	Fiberglas	627.000 €
Dehler 29	8,75	2,99	1,58	2	Fiberglas	67.900 €
Dehler 32	9,80	3,25	1,74	2	Fiberglas	93.900 €
Dehler 34	10,70	3,60	1,95	2	Fiberglas	112.500 €
Dehler 38	11,70	3,75	2,00	2-3	Fiberglas	147.900 €
Dehler 42	12,84	3,91	2,15	2-3	Fiberglas	183.900 €
Dehler 46	14,40	4,35	2,25	3	Fiberglas	253.900€
Motor dâhil, vergiler hariç, fabrika teslim.						
TUR MARİN	0212.257 02 03	info@turmarin.com.tr				
Dufour 36 Performance	10,99	3,61	2,20	2-3	Fiberglas	128.979 €
Dufour 40E Performance	12,35	3,89	2,10	2-3	Fiberglas	166.459 €
Dufour 45E Performance	13,95	4,30	1,95	3-4	Fiberglas	245.863 €
Dufour 310 GL	9,67	3,20	1,90	2	Fiberglas	76.380 €
Dufour 350 GL	10,28	3,54	1,90	2-3	Fiberglas	91.566 €
Dufour 382 GL	11,23	3,88	1,90	2-3	Fiberglas	118.450 €
Dufour 412 GL	12,35	4,20	2,10	2-3	Fiberglas	154.460 €
Dufour 460 GL	14,15	4,5	2,20	3-4	Fiberglas	206.075 €
Dufour 512 GL	15,1	4,80	2,30	3-4-5	Fiberglas	274.393 €
Dufour 560 GL	17,15	5,05	2,50	3-4-5	Fiberglas	376.900 €
Dufour 56 Exclusive	17,15	5,05	2,50	3-4-5	Fiberglas	389,141 €
Dufour 63 Exclusive	18,3	5,48	2,50	3-4-5-6	Fiberglas	895.000 €
Fountaine Pajot Lucia 40	11,73	6,63	1,2	3-4	Fiberglas	260.350 €
Fountaine Pajot Helia 44 E.	13,25	7,4	1,15	3-4-5-6	Fiberglas	384.500 €
Fountaine Pajot NEW 47	13,94	7,7	1,3	3-4-5-6	Fiberglas	440.000 €
Fountaine Pajot Saba 50	14,98	7,99	1,25	4-5-6-7-8	Fiberglas	616.000 €
Fountaine Pajot Ipanema 58	17,02	8,88	1,4	4-5-6-7-8	Fiberglas	1.018.000 €
Fountaine Pajot Victoria 67	20,32	9,5	1,45	4-5-6-7-8	Fiberglas	1.583.880 €
Motor dâhil, vergiler hariç, Fransa teslim.						



● *YATMARKET sayfalarında yer alan bilgiler, firmalara aittir. Lütfen, ilgilendiğiniz tekne için firmayı arayınız.*


LEVENT MARINA
dirinler



